

ROMANIA



MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ

REVISTA **LIGEI NAVALE ROMÂNE** PENTRU PROPAGANDA,
ORIENTAREA ȘI APARAREA INTERESELOR PE APA

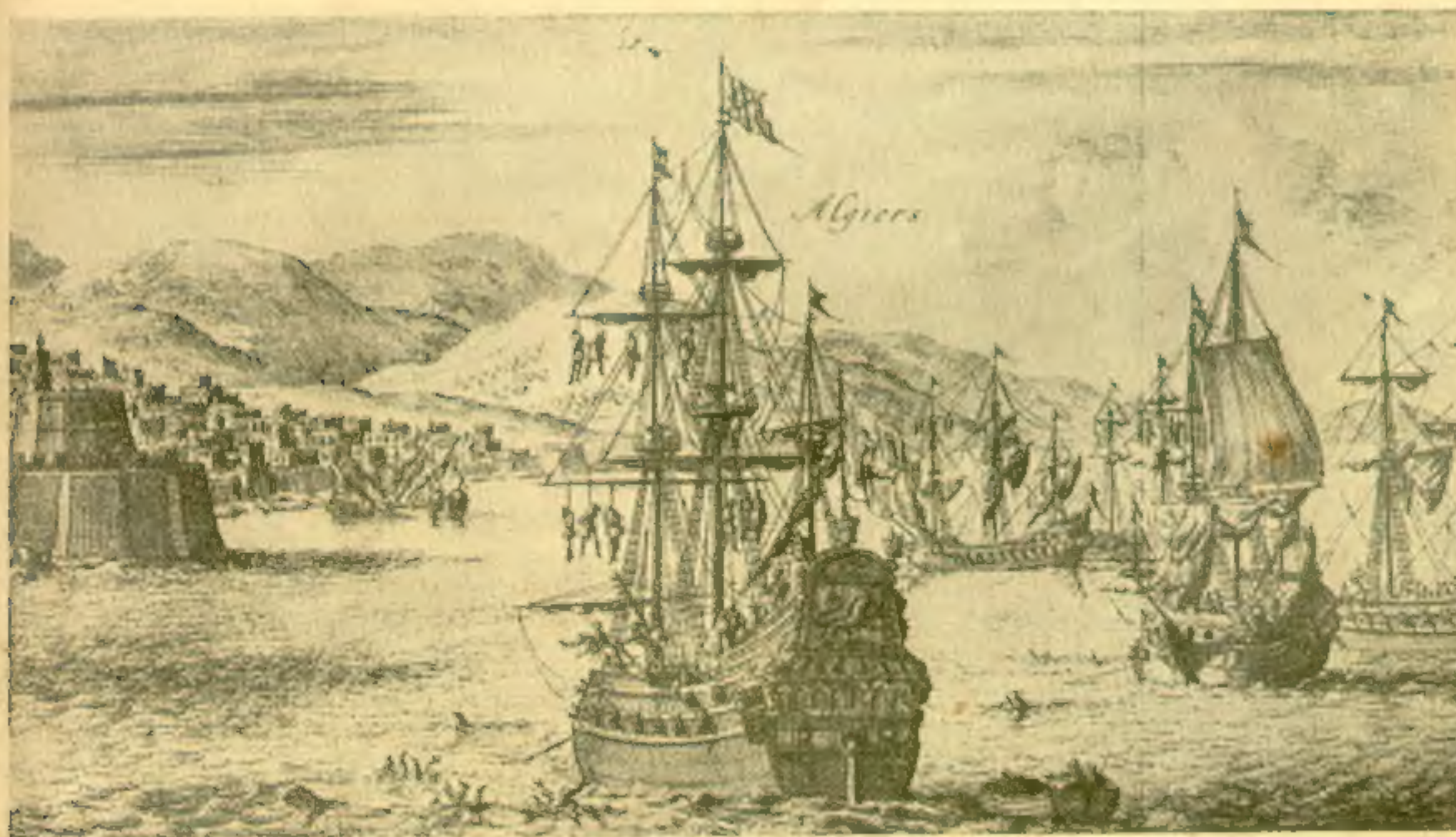
Anul I, No. 5

Martie 1932

=====

Cuprinde articole, informații și vederi din marina națională, marinele străine, navigația maritimă, fluvială și de plăcere. Viața porturilor și viața marinarilor, hidroaviație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice

=====



Pirații, spânzurați la catarge, erau purtați la vedere prin porturi

*„Cheia mântuirii noastre
este drumul Dunării spre
marea largă...”*

(M. COGĂLNICEANU)

CUPRINSUL:

<i>Între Şangai şi Geneva</i>	Locot. C-dor I. Bălan
<i>Criza Mondială şi Navigaţia Maritimă</i>	Jean Bart
<i>Marea şi Dreptul Maritim</i>	Cpt. C-dor P. Fundăţeanu
<i>Cel mai minunat yacht</i>	M. D.
<i>Marina Estivală</i>	Ion Minulescu
<i>Răsărit de soare</i>	Ion Plutaşu
<i>Navigaţia de plăcere cu yachtul românesc „Pinguin”</i>	
<i>Vânt, valuri, stuf</i>	Ing. Iliescu-Brânceni
<i>Din Enciclopedia Mărei</i>	C. Amiral Bucholtzer

Cronica: *Şcoala Americană pentru marina comercială; Şarpele de mare; Al 8-lea voiaj medical internaţional pe Coasta de Azur; Imbarcarea pilotului; Noua lege pentru organizarea muncii în porfuri.*

Pe marginea cărţilor: *Tragedia Dardanelelor; Recenzii.*

Informaţii; Noutăţi; Piaţa; Poştă; Jocuri.

Directorul revistei: Comandor EUGEN BOTEZ (Jean Bart)
Redactorul „ Comandor A. NEGULESCU (Moş Delamare)
Secretarul „ Cpt. ŞTIUBEI D.
Administratorul Revistei: Comandor G. MUNTEANU

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, întreprinderi, agenţii	Lei 800
Pentru şcoli, căzărmi	„ 400
Pentru particulari	„ 300
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării	„ 150

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc de drept revista, în comptul cotizaţiei anuale de 280 lei.

La cel puţin 5 abonamente plătite se capătă un abonament gratuit.

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române Str. A. Briand 16 (fostă Regală)
T e l e f o n 367/98
B U C U R E Ş T I

OFICIUL NAUTIC ROMÂN



Telegrama:
NAUTICUS
București

C. ȘTEFANESCU

STRADA JULES MICHELET, 15 — Tel. 2-1662

MATERIALE, INSTRUMENTE
ȘI PUBLICAȚIUNI NAUTICE



LOTERIA DE STAT

PRIVILEGIATA PE CLASE

**Veți câștiga încercându-vă
norocul la colectura „Hermes”**

BUCUREȘTI, — CALEA VICTORIEI, 60 (fost Luvru)

CÂȘTIGUL PRINCIPAL EV. IN NUMERAR

LEI 10.000.000

40.000 câștiguri în suma totală de Lei 240.320.000

MIZA PENTRU FIECARE CLASĂ ESTE: pentru o optime un sfert o jumătate un loz
de Lei 125.— 250.— 500.— 1000.—

Tragerea clasei I-a la 23 și 24 APRILIE

Inscrierile se primesc de pe acum Comenzile din provincie vor fi însoțite de costul lor
prin mandat poștal la adresa de mai sus

I. ROTHMANN & Co.

SOCIETATE ÎN COMANDITA

MAGAZIN DE **FERĂRIE, MAȘINI
VOPSELE și
ARTICOLE TECHNICE**

**MARE DEPOZIT ȘI FURNIZOR DE TOT FELUL DE MATERIALE NAVALE
EN-GROS EN-DETAIL**

TELEFON 65/5 — ADRESA TELEGRAFICĂ: „R O C O”

GALAȚI — STRADA PORTULUI No. 41 — GALAȚI

**SOCIETATE ANONINA ROMANA
DE**

Navigațiune pe Dunăre S. R. D.

Sediul: București, Str. General Berthelot, 15

TELEFON: 3198 și 4940

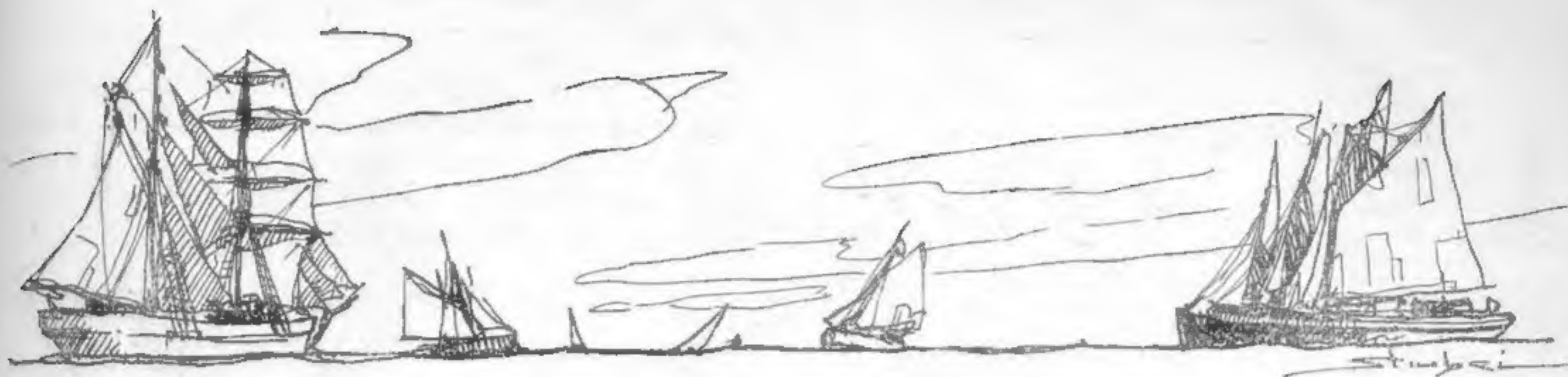
Direcțiunea: Brăila, Strada Danubiului, 17

TELEFON: 31/2

Agenții în toate porturile

Societatea dispune de un parc de 100.000 tone, șlepurî, tancuri, afară de un număr important de elevatoare, remorchere și vase de pasageri.

Se angajează cu orice fel de transporturi inclusiv petrol și derivate pe Dunăre până la Regensburg și pe mare până la Constantinopole. Societatea face curse regulate de pasageri și mărfuri de mare viteză pe Dunăre, între Brăila, Galați, enl, Isaccaa, Tulcea, Ismail, Kilia și Vâlcov, cu următorul itinerar:)
Galați pleacă în toate zilele (afară de Duminică) la orele 19^{1/2}, sosirea la Vâlcov la orele 9 dimineașă. Vâlcov plecarea în toate zilele (afară de Luni la orele 1^{1/2} și sosirea la Galați la orele 4^{1/2} dimineașă.



Intre Şangai şi Geneva

O singură importanță directă au pentru noi sânge-roasele evenimente care se desfășoară în Extremul Orient. Ele țin atente Rusia Sovietică, distrăgând-o puțin dela presiunea tenace ce o exercită asupra noastră. Atât timp cât orizontul galben e plin de nori, Colosul Roșu nu se poate hazarda într-o acțiune europeană. Așa că dintr'un anumit punct de vedere este de dorit ca acei nori să dureze cât mai mult, căci descărcările lor ușurează tensiunea noastră, ridicată la un potențial destul de înalt. Inseninarea zărei galbene înseamnă întunecarea orizontului european de către imperialismul sovietic.

*

De acolo, din depărtarea Extremului Orient, se ridică însă pentru noi o sumă de învățăminte pe care nu trebuie să le neglijăm.

Japonia se bate în Manciuria, se bate la Şangai, se bate deci pe pământul chinezesc. Cu toate acestea, Japonia duce un război „de apărare”. Așa o declară ea și așa admit toți marii potențați de la Liga Națiunilor care într'un caz similar, acționat de un mic stățișor, l-ar fi șters de pe fața pământului. Japonia nu este „stat agresor” nici după sibilicile articole ale Pactului Națiunilor și nici după scurtul și categoricul „pact Briand-Kelog” și aceasta, cu toate protestările și lamentațiile delegatului chinez. Iată dar că Japonia e silită să ducă un război „defensiv” pe pământul chinezesc.

■

Pe când la Şangai bubue tunurile, la Geneva bubue discursurile pacifice. Se pare însă că tunurile de la Şangai sunt mai tari decât vorbele de la Geneva, căci cu toată distanța de mii de mile, Şangaiul acopere Geneva. Intre simpli particulari ar fi fost o simplă chestie de obraz ca să spui cuvinte dulci și să îmbrățișezi numai cu o mână, pe când cu cealaltă să strângi de gât pe vecin. Dar cu noua politică a „cărților pe față”, între statele care conduc destinul omenirii pe calea pazei, lucrul e foarte posibil, căci nici odată învățămintele lui Crist n'au pătruns mai bine în politica mondială: „Să nu știe stânga ce face dreapta”.

Bubuitul tunurilor de la Şangai nu este decât leit-motivul pe care se brodează ideia pazei de la Geneva. Discursurile vor fi astfel mai bine înțelese.

Japonia se bate la Şangai contra Chinei. Ea se bate însă contra voinței tuturor marilor puteri și în special contra voinței Americii. Nici pentru Anglia chestiunea nu este mai simpatcă, pentrucă Şangai e prea aproape de Singapour. Mai trebuie amintită și fobia de culoare a Australienilor. Spun ziarele engleze însă că nici odată



La Şangai

Japonia nu va fi silită prin forță ca să oprească acțiunea ei de expansiune ci numai prin obligația morală a respectării tratatelor.

Mai spun ziarele engleze că aplicarea blocusului comercial „pacific”, prevăzut de Pactul Națiunilor, pentru a constrânge Japonia să dea înapoi de la Şangai, este o

idee nefericită căci se întreabă ziarele: „cum vom bloca propriul nostru capital”?

*

Japonia a semnat toate tratatele de „umanizare” a războiului. La Șangai ea se bate ducând un război „de apărare” a intereselor ei. Dacă Japonia nu câștigă noi terenuri, este amenințată să se asfixieze. Este deci o necesitate imperioasă care a împins-o la război. Nu este atunci acesta un război de apărare? Japonezii nu au dreptul să trăiască omenește pe acest pământ care e al tuturor oamenilor? Tocmai acest drept cer să și-l câștige ei cu armele în mână. Mai știm noi ce este un război „de agresiune” și ce este un război „de apărare”?

La Șangai Japonia se bate pentru pământ. Ea are nevoie de pământ chinezesc dar fără Chinezi, căci n'ar mai avea loc Japonezii. La Ceampe Japonia a demonstrat acest lucru. Ea s'a bătut cu Chinezii, indiferent de vârstă și de sex. Curățind Ceampeul de ruinele încă fumegânde, a doua zi după victorie, Japonia a avut pământ pentru Japonezi.

Am uitat însă să spunem că între Japonia și China nu este încă război. Ele se bat dar războiul încă nu a fost declarat. Statul care declară război este un stat „agresiv”, așa-l definește Pactul Națiunilor. Pactul Națiunilor a fost respectat.

Japonezii și Chinezii se bat la Șangai fără a avea războiu între ei. Ei se bat în casa Chinezilor. Ca suprafață China e mult mai mare decât Japonia, de aproape cinci-sprezece ori: iar ca populație, de aproape cinci ori. Ca bogăție de sigur China e mai bogată de cât Japonia. Chinezii nu știu cum să scape de Japonezi. Explicația nu e grea. Japonia e un stat conștient, China nu. Japonia e organizată, China e dezorganizată. Japonezii sunt în treburile publice de o rigidă corectitudine. China e plină de bandiți, o țară în anarhie. Japonia are o armată bine orga-

nizată și perfect echipată, la Chinezi armata e desconsiderată și dezorganizată, între militari și bandiți nu e deosebire. Japonia are o marină care e a treia din lume, China n'are marină. Iată cum un stat mai mic bate pe unul cu mult mai mare, chiar fără declarație de război.

*

Lumea știe că Japonia a cucerit Manciuria, că Japonezii bat pe Chinezi la Șangai. Dar lumea ignorează că fără marina japoneză acest lucru nu ar fi fost posibil.

Când la 1895 Japonia a distrus marina chineză, și-a asigurat supremația în Extremul Orient și coastele Chinei erau deschise ori cărei expansiuni japoneze. Un moment această supremație a fost amenințată de flota rusă dar la Țușima, marina japoneză a înmormântat și acest pericol. Drumul Japoniei a rămas din nou deschis.

În recente evenimente „eroi anonimi” și-au făcut din nou datoria. Lumea vorbește de eroismul soldatului japonez, în Manciuria și la Șangai, dar fără marină nici un soldat japonez nu ar fi putut părăsi Japonia. Marina de comerț japoneză a cărat diviziile japoneze pentru Manciuria, iar Marina de război a asigurat această transportare de forțe.

La Șangai, rolul marinei a fost și mai hotărâtor. Armata japoneză nu numai că a debarcat sub protecția tunurilor navelor de război, dar și curățirea terenului de trupele chineze s'a făcut tot cu concursul acestei artilerii. De unde nu mai bat tunurile navelor de război, armata japoneză numai înaintează pentru moment. „Eroi anonimi” constituiesc partea hotărâtoare.

La Șangai se petrec evenimente pline de învățăminte pentru noi. Să fim foarte atenți în fața realităților.

E mai interesant la Șangai decât la Geneva.

La Șangai sunt fapte.

La Geneva sunt vorbe.

Locot. C-dor I. BALAN.



La Geneva.

Criza mondială în navigația maritimă

În timpul războiului mondial submarinele, — pirații mării — au înecat atâtea vase comerciale în cât, după încheierea păcii, toate țările maritime s'au grăbit să construiască vase noi pentru a înlocui pe cele pierdute.

De sigur, s'au construit prea multe. Dela 1914 la 1931 tonajul marinei comerciale din toată lumea a crescut cu aproape 50 la sută.

Progresul tehnic realizat la nouile construcții face ca la același tonaj să avem azi o mai mare capacitate de transport ca în trecut.

Staționarea în porturi a fost scurtată prin îmbunătățirea căilor de acces și perfecția manipulării mărfurilor.

De fapt capacitatea transporturilor maritime dela 1914 până azi s'a dublat.

Traficul maritim mondial scade.

Navlurile sunt în scădere.

Câteva indicii :

Cantitatea de mărfuri trecând prin canalul de Suez în 1929 era de 34 milioane tone, în 1930 abea 28 milioane tone.

Traficul total a celor 3 mari porturi : Anvers, Rotterdam și Hamburg a suferit o regresie de 9 milioane tone.

Iată cum a mers și progresul tonajului mondial :

1897—18,6 (în milioane de tone)

1914—45,4 " " "

1931—68,7 " " "

Tonajul a crescut și marfa de transport a scăzut.

Cumplita criză economică prin care trece omenirea se întinde peste țări și mări. Paralizia cuprinde și cele mai vii organisme mondiale. Marile porturi, în care pulsa cea mai bogată viață, cad pe rând în letargie.

Apa, altădată răscolită de aripile heliselor, tăiată de urmele vapoarelor și remorcherelor, azi e adormită într'un calm de moarte. Nici o mișcare, nici un sgomot. Traficul maritim scade zilnic. Marile porturi europene prezintă un aspect dezolant.

Dealungul cheurilor goale, nesfârșite șiruri de vapoare imobile, foarte înalte, pentru că sunt goale, mute, părăsite, fără lumini — un cimitir de vase-fantome. Imense capitaluri imobilizate.

Pustiu pe coverte, cabinele și hambarele goale așteaptă pasageri și marfă cari nu mai vin.

După statisticele recente 750 de vase engleze dorm ancorate prin porturi. Numai Anglia are aproape patru milioane tonaje imobilizate în porturile sale, afară de vasele rămase goale prin diferite porturi străine.

În portul Anvers 86 de vapoare stau desarmate.

În Hamburg se găsește desarmat un tonaj de jumătate milion. Societățile germane de navigație au cerut guvernului măsuri speciale pentru a putea face față la concurența internațională. Ele stăruiesc pentru reducerea

taxelor fiscale, și a salariilor, precum și pentru abrogarea legii de interzicere a vânzării vaselor germane în străinătate.

Ca să poată rezista, societățile de navigație se unesc între ele.

Nord Loydul German s'a unit cu Hamburg-American.

În Italia fuzionează Navigazione Generale Italiana cu Loyd Sabaudo și Cosulich. Marina Italiană are 800.000 tone de vase dezarmate.

Foaia engleză *The Sphere* publică un interesant studiu asupra șomajului vapoarelor, prezentând un aspect al crizei necunoscut până acum.

O coloană de cifre indicând gravitatea șomajului rămâne totuși un lucru rece și abstract, vederea însă a pădurilor de catarge, a nenumăratelor corpuri flotante, aliniate în porturi, goale și inerte, este un spectacol de o tragică realitate.



Portul doarme plin de vase mute, părăsite..

Materialul a rămas mort, neutilizat. Ce se face cu personalul ?

Pe vasele goale n'au rămas de cât foarte puțini marinari de gardă.

Dar ce au devenit ceilalți, toți marinarii și ofițerii întrebuințați în industria transporturilor maritime ?

Au rămas pe uscat.

Prea puțini și-au putut găsi de lucru. Cei mai mulți se găsesc într'o situație de plâns.

Oameni cari au îmbătrânit vagabondând pe ape, în luptă cu valurile mării, astăzi bat străzile orașelor ca vânzători de ziare. Unii mai norocoși au intrat chelneri, alții pe la tramvay și căi ferate.

În Anglia 45.000 de marinari primesc ajutoare din „Fondul național de asigurări”. Aproape o mie de ofițeri din marina comercială nu primesc nimic dela stat. Oameni culți, brevetati, decorați în războiu, sunt mulțumiți să fie imbarcați ca simpli marinari sau fochiști. S'au armat câteva vapoare cu echipaje complet formate din ofițeri di-

Marea și Dreptul Maritim

Am arătat influența Mărei asupra conceptului juridic terestru transplănat domeniului maritim, și cum prin practica navigației comerciale, Fenicienii au ajuns să pună bazele Dreptului Internațional Maritim.

Comercianți prin instinct și practici prin fire, Fenicienii au simplificat formalismul juridic care îngreua transacțiunile comerciale, și prin asistența juridică pusă la îndemână comptuarelor semădate prin porturile și insulele Mediteranei, au creiat ceea ce lumea modernă cunoaște astăzi prin Dreptul Internațional public, instituțiunea *consulatelor*.

Grecii, — a căror patrie a fost Mediterana — ne-au transmis asemenea obiceiuri juridice de drept maritim, din care se poate deduce influența Mărei și tendința de unificare asupra conceptelor juridice împrumutate dela uscat.



Navă de corsari.

Românii ne-au transmis numeroase forme și obiceiuri juridice cari ar putea constitui un adevărat *corpus juris maritimi* și care regulează drepturile dintre armator și patron. Codul Theodosian cuprinde norme relative naufragiului, suveranității litoralului, clauze de garanție accesorie în contractul de transport, etc.

Evul mediu a imprimat regulilor de drept maritim concepțiunea corespunzătoare stărei sale sociale. Sub in-
plomați. Pe vasele dezarmate sunt ofițeri cari au rămas simpli gardieni.

Marinarii de rasă, răsfățații copii ai Marii Britanii, suveranii oceanelor, așteaptă resemnați evenimentele cari trebuie să scoată iarăși vasele în larg.

„Noi avem în sânge sarea mării, zic Englezii, și cele mai cumplite dezastre nu pot să ne îndepărteze de apă. Așteptăm o maree favorabilă ca să ne vină rândul... navele și oamenii noștri vor fi gata”.

Jean Bart

fluența Mărei unele dintre acestea s'au adaptat imediat, altele s'au pierdut ca ne fiind accesibile uzurilor vieții maritime.

În lupta cu riscurile Mărei, conceptul omenesc continuă și astăzi ca și în trecut să se adapteze nevoilor practice și utilitariste pe care domeniul maritim le pune la îndemâna omului.

Astfel a apărut rând pe rând noțiunea contractului de comandă și asigurările care regulează operațiunile comerciale pe mare.

Căpitanul navei nu este numai un reprezentant al armatorului. El devine stăpânul navei în timpul călătoriei acesteia. Are drepturi arbitrarii, trage la răspundere pe subordonații săi.

Munca devenind liberă, apare dreptul de asociațiune. Negustorii pot însoți marfa pe nave. Apar apoi asigurările mutuale, stipulațiunile pentru profit și pierdere. Toți părtașii unei întreprinderi comerciale maritime: proprietar, armator, comandant, echipagiu și terțe persoane, se angajează în contractul de afretare al navei.

Este un avans față de situația similară care regulează raporturile comerciale pe uscat.

Nava călătorind pe Mare își dublează personalitatea sa. Pe lângă un mijloc de transport și un mobil, devine un fel de prelungire a locului natal, un organism îmbrăcat în formele dreptului civil și comercial care duce pe Mare, obiceiurile juridice împrumutate dela instituțiunile patriei sale.

Nava este apărută acum de stat și legile sale naționale.

În aplicarea lor, aceste legi se acordă cu ale altor state și tind spre o reglementare internațională.

Însă și nesiguranța datorită atacului piraților și Sarasinilor se cristalizează sub forma conceptului juridic adaptabil acestor împrejurări. Orice alte accidente întâmplate navelor sunt încadrate în sistemul avariilor comune.

Consecințele creerii dreptului maritim a dus la înființarea jurisdicțiunilor speciale, tribunalele maritime cari judecă infracțiunile, delictelor maritime și fixează contribuțiunile ce dătoresc toți cei interesați sau din cauza cărora s'au produs accidentele navelor. Astfel faimoasele roluri ale Oleronului stabileau principiul echitabil prin care se evaluiază valoarea lucrurilor pierdute și contribuia părților.

Adaptarea concepțiilor juridice dela uscat la Mare n'a fost ușoară. Existau deosebiri fundamentale între concepțiile juridice ale republicilor mediteranene și ale statelor continentale.

Funcțiunile universale sintetice ale Mărei a reușit să modeleze această divergență și adaptare a diverselor concepte a căror imediată și binefăcătoare consecință a fost legiferarea de mai târziu a libertății mărilor și distrugerea pirateriei.

Dar unificarea n'a fost posibilă decât atunci când statele și-au schimbat mentalitatea asupra stăpânirii mării.

De unde a venit această mentalitate și haos care a stăpânit veacuri relațiunile comerciale pe Mare?

Chiar dela origina navigațiunei comerciale care a fost cel mai rapid instrument de îmbogățire și sursă de competițiuni între popoare!

Cu drept cuvânt s'a spus „Des que l'homme parut sur la mer, il y porta ses passions en même temps que ses nobles instincts”.

Este secretul pentru care alături de negoțul maritim a înflorit pirateria. Mediterana, „acest leagăn al civilizației antice, a fost câmpul de experiențe al băătăliilor navale, brigandajelor, comerțului cu sclavi și pirateriilor alături de comerțul onest care a făcut fala Tyrului, Sidonului, Atenei, Cartaginei, Syracuzei, Romei, Veneției, Genovei, Piza, etc.

Această divergență de mentalitate a provocat conceptul juridic anti-internațional asupra folosinței Mării.

Vechiul drept maritim roman considerase folosința mărilor liberă tuturor popoarelor întocmai ca apele curgătoare și ca aerul necesar respirației. Secretul acestei grandioase concepțiuni juridice stă în înțelegerea funcțiunilor economice ale Mării, prin intermediul căreia flotele comerciale transportau în liniște bogățiile lumii, cari întrețineau viața și luxul legendar al celor 1.500.000 locuitori ai Romei.

Consecințele economice ale supremației maritime romane pentru lumea veche au fost extraordinare.

Prin prizma Mării și influenței sale civilizatoare se poate studia cauza transformării sociale și motivele pentru care Roma a cucerit Italia, Spania, Africa și Britania.

Creiarea corporațiunilor și breslelor, a marilor piețe interne cari pulsau traficul enorm al bogățiilor indigene către marile porturi, precum și organizarea impozitelor vamale, și a comptuarelor maritime, se datoresc în mare parte comerțului maritim asigurat de o înaltă concepție juridică: autoritatea, sancțiunea și libertatea mărilor pentru comerțul maritim.

Romanii au dus războiul de exterminare contra pirateriei pe care au considerat-o ca un act ostil umanității.

Căderea imperiului a provocat anarhia în idei și decadența spiritului și mentalității de autoritate și ordine, cari s'au resfrânt și în domeniul internațional maritim. Dreptul a fost înfrânt. Separatismul, feudalismul și anarhia Evului Mediu a renăscut pirateria, pătând opera colectivității umane.

Pentru a II-a oară în istoria politică a lumii, Marea a resuscitat starea de drept pe care evoluția civilizației o stricase în domeniul faptelor.

Evul mediu nu concepea Marea liberă. Au trebuit numeroase războaie și catastrofe politice-sociale pentru ca renașterea care mizea la porțile unei noi civilizații să si-lească cetățile maritime ale Mediteranei pentru organi-

zarea institutelor capabile să suprimă pirateria și negoțul sclavilor. Sub influența nevoiei transacțiunilor maritime libere și pașnice, societatea Evului mediu a trebuit să revie la conceptul juridic roman pentru represiunea pirateriei.

Au rămas celebre *officium robarie* — biroul pirateriei — unde se denunțau piratii și *Salvatera*, de unde se ridicau premiile și garanțiile pentru cei ce denunțau pe pirai și traficanții comerțului ilicit.

Incepând cu secolul XIII se organizează corsarii autorizați.

Cursa a fost o etapă oportună și justificată în calea conceptului juridic al libertății Mărilor. Ea reflecta structura socială a timpului său. Dacă ar fi să se repete istoria maritimă a lumii și în locul înțelegerii internaționale de astăzi, legiferate în texte și convențiunile respective uzului Mării, s'ar reveni la mentalitatea și hao-



Navă de pirai.

sul din trecut, s'ar începe tot cu corsarii autorizați ai Evului Mediu, pentru a se ajunge la unificarea concepțiilor și topirea competițiunilor ce despart popoarele asupra chestiunei suveranității mării.

În ce privește dreptul maritim în timp de războiu, evoluția unificării conceptelor juridice s'a făcut și mai greu.

Adaptarea la realitățile și comandamentele Mării rămân identice. Cauza stă în însăși influența Mării.

Una e geografia politică a Mării în timp de pace, alta este în timp de războiu.

Aceasta din urmă comandă un realism special în care elementul naval — materia primă — și comunicațiile sigure pentru aprovizionarea națiunilor în războiu pun față în față forțele beligeranților cari își dispută pe viață și pe moarte libertatea mării.

Negațiunea liberei folosințe a mărilor devine o axiomă pentru beligeranți.

Iată deci încă din antichitate conceptul juridic al libertății mărilor în timp de războiu a rămas o chestiune de

aplicație a dreptului și o adaptare la împrejurările și realitățile politice.

Astfel Romanii considerau în drept folosința mării, liberă tuturor, pentru că în fapt, flotele lor stăpâneau marea și comerțul maritim în timpurile de criză se făceau sub cutele acvilei romane. Tot așa în evul mediu, cetățile mediterane deși au reușit să se pună de acord asupra represiunii pirateriei, au continuat să aibă o atitudine violentă în ce privește folosința mării în timp de războiu.

Chiar în timp de pace, Veneția, Genova, Aragonul, Catalonia, Olanda, Danemarca, cetățile hanseatice, apoi Franța, Spania, Portugalia și Anglia, exercitau în apele lor maritime, un drept de poliție și tribut special, care deriva din forță și conceptul juridic greșit asupra suveranității Mării.

Multă vreme Veneția a recoltat în profitul său faimosul tribut asupra comerțului maritim în Adriatică.

Genua considera marea largă domeniul său propriu și forța statele maritime să exercite numai navigația locală sau micul cabotaj.

Odată cu manifestațiunile renașterii în toate domeniile disciplinelor umaniste, apar comentatorii științei juridice, care începând din sec. XIV susțin că Marea și țărmurile sale sunt comune folosinței libere în virtutea dreptului ginților.

Concepțiunea terestră asupra suveranității mării și care s'ar traduce prin însăși cuvintele primului capitol al genezei: „Faisons l'homme à notre image et à notre ressemblance et qu'il commande aux poissons de la mer” a fost înlocuită cu concepția adecvată mediului și naturii mării.

Pentru aceasta să nu uităm că au trecut veacuri întregi.

Omului i-a fost dat dominația uscatului. El a fost capabil și la înălțimea eforturilor sale pentru a-și impune și exercita comandamentul său. Avem o istorie a neamurilor cari l'au stăpânit, locuit și umanizat. N'avem cu alte cuvinte o istorie a pământului.

Din contră, avem o istorie a Mării, pentru că pe suprafața acesteia s'au perindat civilizații cari au avut în ea puncte de sprijin cari au fost spiritualizate de influența sa, dar pe care nimeni n'a putut-o stăpâni efectiv, elementele sale, suprafața și spațiul n'a putut fi susceptibile de cât posesiunii, iar nici decum unei stăpâniri efective.

Eforturile pe care le-ar face un popor pentru folosința exclusivă a mării, sunt imposibile de imaginat. Supremația mării este o noțiune greșită care nu-și mai are locul în dicționarul geografiei politice.

Puterea maritimă care ar tinde la acest imperialism, și-ar coaliza instantaneu întreaga lume contra sa, fiindcă atare exclusivitate este o uzurpare a naturii lucrurilor lor și imposibil de menținut.

Ea afectează viața continentelor care în baza interdependenței interoceanice n'ar putea viețui și evolua fără

folosința apelor sale pe baza unei perfecte egalități de tratament și libertate.

Cadrul articolului nu permite catagrafierea teoriilor juridice asupra suveranității mării și ideile cari au germinat baza dreptului internațional maritim în secolul XVI, XVII, XVIII și XIX-lea. Descoperirea noilor regiuni geografice creatoare de noi deșeururi și desvoltarea fără precedent a comerțului maritim, a provocat fatalmente și evoluția dar și noi teorii juridice aplicate domeniului maritim.

Dela rudimentarele noțiuni și institute maritime ale Fenicienilor, cari au fost poate și cei dintâi pirați, dela primitivele concepțiuni juridice și sociale despre care ne amintește Herodot și Tucidide, dela codul maritim al lui Minos, legendarul rege al Cretei, dat înainte de a fi ajuns judecător de ședință în infern, după credința Cretanilor, dela legile maritime Rhodiene și toate institutele Grecilor, Romanilor și Bizanțului și până în epoca contemporană, dreptul maritim, s'a mărit și conținutul și sfera sa de acțiune.

Ce este astăzi dreptul colonial dacă nu manifestarea activității comerciale moderne produsă de domeniul maritim ca instrument de legătură între metropole și continente?

Uzurile maritime au cristalizat conceptele juridice pe care influența Mării le-a adaptat mediului, le-a modelat și transformat în texte și convențiuni cu caracter specific internațional.

Prin natura dispozițiilor sale dreptul maritim se deosebește fundamental de dreptul comun. Are un caracter eminamente internațional, percepțiile sale având ca prim obiectiv, scop și rațiune să stabilească o perfectă solidaritate în fața pericolului și riscului Mării.

Din această solidaritate în fața riscurilor au eșit teoriile juridice ale intervenției statelor, ale onoarei și demnității pavilionului național, al ceremonialului maritim, ale avariilor comune, asigurări, salvarea maritimă, abandon, instituția Casei invalizilor marinei, teoria riscului profesional cu întreg cortegiul legiuirilor asupra asistenței sociale, etc.

Multe domenii de activitate umană au împrumutat astăzi din conceptele juridice care stau la baza dreptului maritim.

Reglementarea internațională a circulației navelor pentru prevenirea abordajului a fost copiat și redat circulației terestre și celei aeriene.

În multe privințe conceptul juridic adaptat domeniului aerian a fost copiat după cel maritim cu care dealtfel se aseamănă prin natura și elementele sale.

Incontestabil că dreptul maritim la originea sa este un produs biologic. În contact cu realitățile Mării și-a schimbat profund caracterul spre a îmbrăca forma și fondul specific mediului marin.

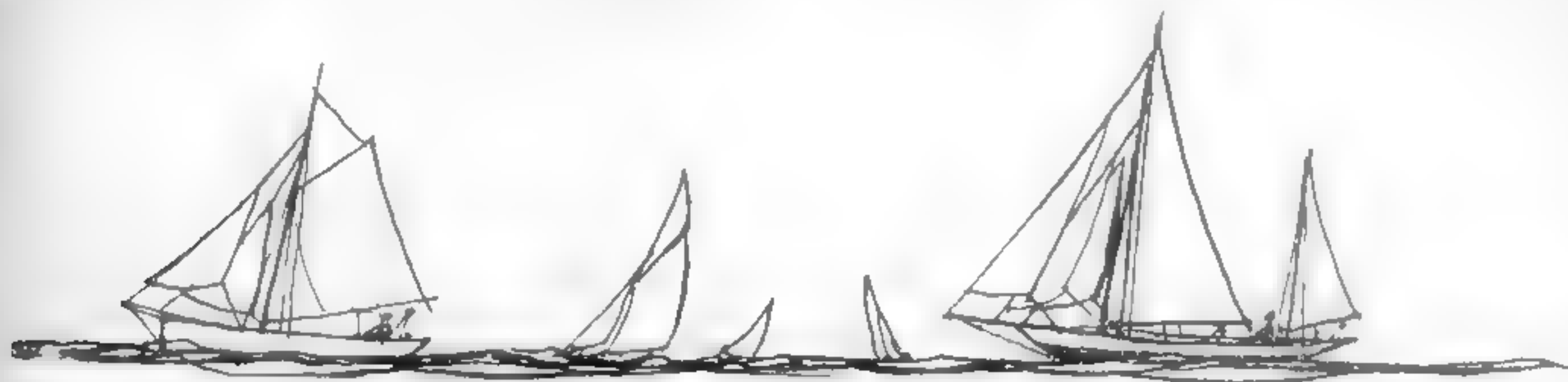
Dreptul maritim cuprinde ceva mai mult, ceva original

si propriu. Cuprinde ceea ce natura însăși a născut — indiferent de existența omului, acele principii generale cu caracter de adevăruri absolute și eterne, solidaritatea, egalitatea, libertatea, existente în spațiul și pe suprafața mării, dela origina sa, pe cari inteligența umană le-a redat sub forma libertății mărilor, a siguranței navigațiunii, a pescuitului liber, a utilizării cablurilor internaționale, a solidarității în fața riscurilor, etc.

Marea, element etern și de-apururi sbuciumată pentru cucerirea pământului și spiritului uman, rămâne cea mai

vastă istorie a biologiei și filosofiei umane. Ea oferă nu numai priveliștea simbolică și admirabilă așa cum o înțelege arta, ci și secretele profunde și oculte cari condiționează deopotrivă economia și structura politică socială mondială cât și disciplinele sale etice. Conceptul juridic i-a immortalizat măreția forței prin apoteoza celui mai înalt, mai utilitarist, mai tolerant și solidarist spirit de justiție și echitate, pe care se bazează fructul său : Dreptul maritim pozitiv.

Cpt. C-dor P. Fundățeanu



Cel mai minunat yacht

Din America a pornit spre Anglia o escadră (!) de yachturi, a căror lungime variază între 15 și 23 metri.

Dintre toate cel mai curios este „Landfall” care a fost construit în secret în Germania și care, atât ca arboradă,

El poartă douăzeci și șase de pânze diferite, — 12 m. patrați. Cu atâtea pânze se obține un joc care poate fi folosit pe orice fel de vreme, dela briza ușoară până la furtună

Pe punte sunt instalate vinciuri electrice, fiecare din ele având o putere cât zece oameni. Cu ele se întind și se strâng pânzele.

E înzestrat cu trei aparate de cârmă, ca siguranță.

Camera de navigație din interior se aseamănă cu aceea a unui submarin. Peste tot numai indicatoare, diagrame, manivele. Un indicator măsoară viteza, un altul forța vântului, altul drumul vasului. Trei cronometre stau în culcușul lor capitonat, alături de aparatul de radio, gata a prinde ora dela turnul Eiffel.

Pentru că pe vreme rea nu se pot deschide capacele și tambuchiurile, sistemului de ventilație din interior i s'a dat aceeași atențiune ca la submarine : ventilatoare, supape, etc. Bucătăria poate arde cărbuni sau gaz aerian.

M. D.



Cel mai minunat yacht.



— pânze și catarge, — cât și aranjament interior, se deosebește cu mult de însoțitoarele lui.

Catargul este oval și e făcut din 36 bucăți de lemn, astfel îmbinate și lustruite, încât să fie cât mai ușor și cât mai tare.

Marina Estievală

*In port, nici un vapor
Și 'n larg,
Nici fum, nici pânză, nici catarg !...*

*Din Orientul plin de soare,
De flori, de fructe aromate
Și de povești neaterminate...
Din orientul plin de soare
Și maladii molipsitoare,
N'a mai sosit în port, de-azi noapte
Nimic —
Nici flori, nici fructe coapte,
Nici opium, nici tutun de pipă
Nici aspirină pentru... gripă !...
In port e liniște
Și 'n zare,
Tot liniște... (dar mult mai mare)
In larg, sirena nu mai țipă
Și macaralele-au tăcut,
Iar sus pe dig, hamalii dorm
Duhnind a spirt și-a iodoform...

Și portul parcă-a dispărut !...*



*Doar farurile — lumânări marine
Mai stau de veghe, nu știu pentru cine,
Și grave, ca niște Sybile,
Ce rătăcesc pe Euxin,
Șoptesc :
„Trec zile, după zile,
Și-Argonauții nu mai vin !...”*

ION MINULESCU

Răsărit de soare (la Balcic)

*La orizont, la răsărit, pe mare,
E cerul tot o vatră de văpaie...
Un evantai de sulii lucitoare
Au prins în ele o spumoasă claie.*



*E-un nouaș, un bolovan de vată,
Care surprins în jocul de lumină,
Se 'nbujorează gingaș, ca o fată
Și par'că spune : — „Nu am nici o vină !”*

*Cât poate ochiul marea să cuprindă,
Este-un covor de pietre nestimate
Și ca'ntr'un-câmp de cioburi de oglindă
Privirile se risipesc, furate...*

*Dar iată-acum, cu-o tainică șfială,
Se conturează-un glob ca de jăratec :
El investmântă 'n purpură regală
„Tenha-Juvah” sau „Cuibul Singuratec”...*

ION PLUTAȘU



Navigație de plăcere cu yachtul românesc „Pinguin”

Căci în primul număr al revistei noastre ne-am propus să ne ocupăm de popularizarea navigației de plăcere.

Turismul în general, și mai cu seamă cel de apă, este prea puțin răspândit în publicul românesc, deși natura a fost cu țara noastră destul de darnică în pitoresc și originalități.

Câteva începuturi fericite sunt promisiuni pentru viitor și ne grăbim să le semnalăm.

Într-o călătorie făcută astăvară de un pasionat amant al mării, D. I. I. Ilescu Brânceni, merită toată atenția și admirația noastră.

Pe ce vom putea să ne ocupăm mai pe larg de această interesantă navigație în regiunea lăunurilor de pe litoralul nostru, începând deocamdată să dăm notele de drum după jurnalul de bord al acestui yacht „Pinguin”.

Dar o lămurire din partea noastră e necesară.

Drumul făcut pe apă de *Pinguin* este ceea ce francezii numesc *un croisière* în navigația de plăcere. Este un turism nautic de cabotaj care cișind în apele teritoriale pe mare, fluviu, canale și lacuri.

În cazul de față această excursie pe apă are caracterul unei adevărate explorări într-o regiune necercetată.

Mai toți amatorii navigatori coborau de obicei Dunărea ieșind din gura Sulinei, navigau la Sud, în jos, de-alungul și în apropiere de coasta până la Constanța; unii ajungeau până la Balci-Vama, iar alții reușeau să intre în Bosfor — dacă nu erau pescări de vapoarele care-i găseau rătăcind în larg.

Pinguin însă a făcut drumul invers. Plecând dela plaja Mamaia în vânt în spre spre Nord, a trecut din Marea Neagră în marea de Razelm, apoi prin Dranov, canalul Prințul Ferdinand, intră în Dunăre navigând împotriva curentului se întoarce în lacurile Razelm și apoi dag prin canalul Regele Carol I, iar prin gura Portiței iese din nou la mare și navigă noaptea în lungul coastei până la Mamaia.

Traversează o regiune aproape necunoscută pentru navigatori. Aceste descoperiri ca pe malurile Congolui sau a Nigerului. Natura pitorească, originalitatea și viața primitivă din bălțile Deltei n'o poți găsi nicăieri în Europa.

Salutăm cu tot entuziasmul pe căpitanul yachtului *Pinguin*, care ne convins că posedă toate calitățile de conducere, curaj și antrenament nautic. Socotindu-l printre pionierii navigației de plăcere în România îi deschidem larg coloanele revistei noastre și îi dăm cuvântul.



Vânt, valuri, stuf

— Notițele unui pânzar —

de Ing. N. Ilescu-Brânceni

Ora 8 dimineața

Nici un suflu de vânt nu încrețește pânzele albe ale micuțului yacht „PINGUIN” care așteaptă ancorat în dreptul plajei Mamaia gata pentru o călătorie destul de aventuroasă față de pânzarii noștri.

„PINGUIN” măsoară abia 6.50 m. lungime dar poartă cu mânărite 20 metri pătrați de pânză, întinsă pe un catarg semeț de aproape 9 metri înălțime, de formă arcuită, după o curbă ce-mi pare așa de armonioasă că mi-e greu să-mi iau ochii de la ea.

O sută de griji mărunte mă obligă însă să mi-i întorc în alte părți și să mă asigur dacă totul e în regulă pe micul meu bord.

Secția navigației: harta coastei Mării Negre până la Sulina; harta marilor lacuri Sinoe, Razelm, Golovița, pe unde am de gând să ncrucșez; harta Deltei Dunărei cu numeroasele ei gârle și grincuri pe unde poate am să mă încurc; mica mea busolă de bord, care nu va ajuta poate să mă descure; ramele de ajutor cu fur-

cheții lor de rezervă, ancora, lanțul, sonda, cutiile de aer, manevrele vii și moarte ale pânzelor și derivorul, centura de salvare, scule mărunte de reparat, instrumente de pescuit (de mult aștept să-mi pice în undiță „regele șalailor”) și câte alte mărunțișuri...

Secția proviant: a fost dată în îngrijirea amicului și însoțitorului meu Bob, un excelent camarad sportiv, bine legat, bun înotător și mai ales adânc convins că eu sunt cel mai strașnic căpitan de pânze din lume. Dacă Marina Militară mi-ar încredința mâine comanda Bricului MIRCEA, amicul Bob ar fi gata să plece imediat cu mine până la Trebizonda!

Sacul de merinde e deja pe bord; micul furnal de bucătărie cu petrol de asemenea; un burduhos bidon cu apă de băut e sub puntea din provă; un altul cam la fel, sub puntea din pupă, poartă benzină pentru motorușul Johnson, (6 H. P.), așezat peste bord la pupă, pentru cazul când am rămâne fără vânt.

Și tocmai este cazul...

Prevederile mele meteorologice erau că vom avea vânt potrivit dela West, adică tocmai ce am fi dorit mai mult, pentru voiajul nostru în lungul coastei către Nord



Yachtul „Pinguin” în largul mării.

Câți-va intîm veniți să ne salute la plecare se miră că prevederile mele, de obicei juste, (hm!) nu se realizează, tocmai azi când încercăm o aventură mai serioasă.

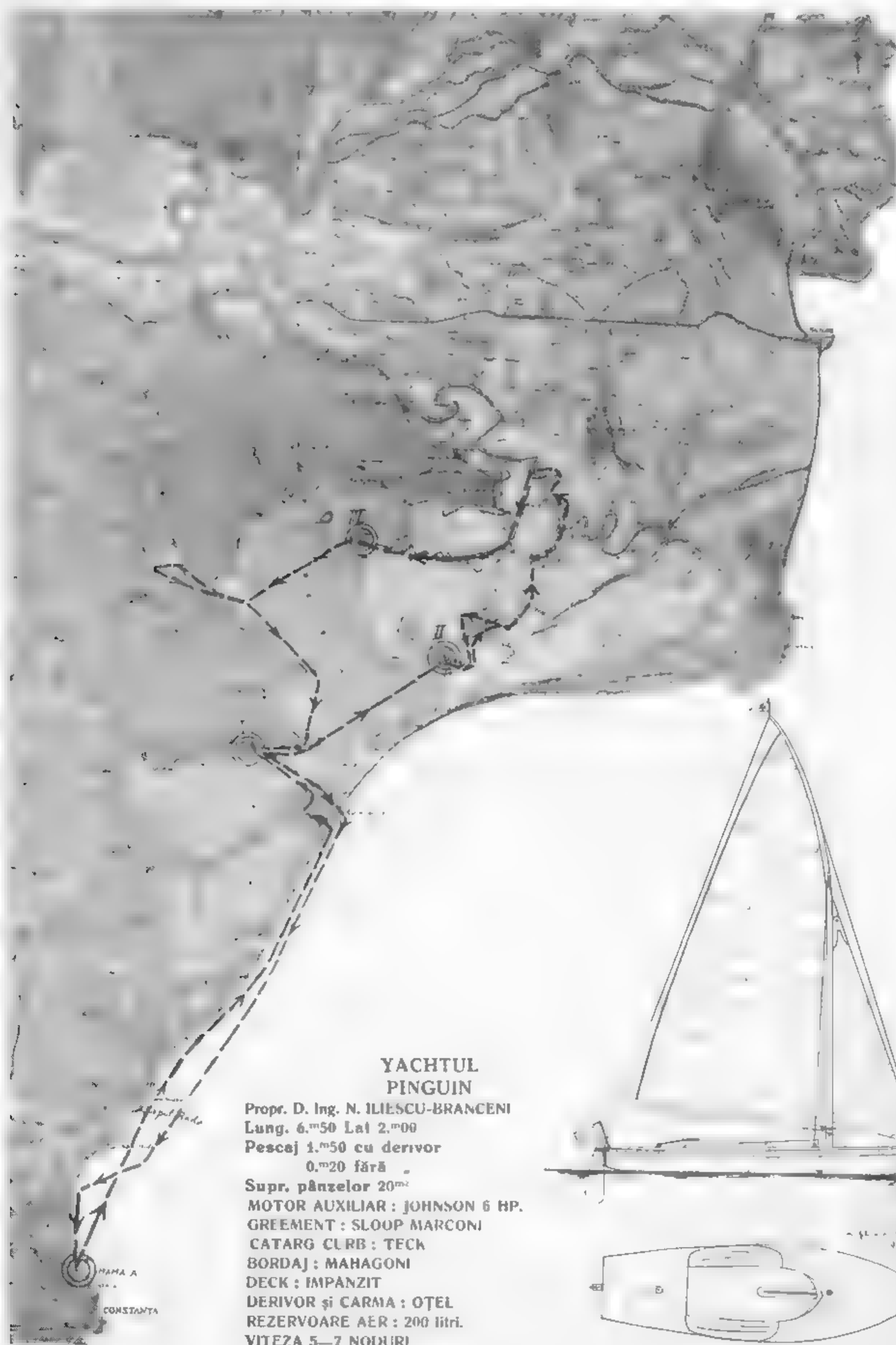
E drept că e încă prea de dimineață și pronosticul meu de vânt favorabil e pentru mai târziu.

Să așteptăm, sau să plecăm?

Unui îndrăgostit de pânze ca mine, nu-i stă bine cu motorul; dar călătorului îi stă bine cu drumul!...

Am decis... — „Vira ancora. Vira motorul. Bara jumătate babord... Sus derivorul”.

Pânza mare, pe care am lăsat-o innadins ridicată în speranța sosirii brizei dorite, freamătă ușor din cauza vibrațiilor motorușului care ne depărtează de mal cu iuțeală; batiste albe flutură peste fețele bronzate de soare și pijamalele pestrițe a celor rămași pe nisip. Iar noi ne simțim cuprinși deopotrivă de încântarea mării și de toate grijele unei plecări serioase. Odată mai mult controlăm metodic și împărțim toate lucrurile pe bord la locurile cele mai convenabile în spațiul restrâns pe care vom trăi, trei oameni, timp de o săptămână.



Marea argintie se leagănă domol, cu dosuri netede și rotunde. Căpitanul obosit ce par a veni din depărtări așa de mari că abia mai are rămas puterea să respire alene.

— Unde e briza mea de West?

Secundul n'are nici o îndoială în proorocirea făcută de mine și treaptă cu încredere îndeplinirea ei. Eu însu-mi mă simt ceva mai puțin sigur: (de vânt și de femei cine-ar putea să fie sigur?)

Dar iată că la orizont distingem o linie neagră; e vânt, dar nu putem ști încă dacă e cel dorit. În mai puțin de 10 minute, largul se va umple de berbeci albi în coame de spumă și „PINGUINUL” se va scuturi pe dungă, stropind din nări ca o balenă prin valurile repezi și proaspăt născute.

— E vântul de West. Fauna căpitanului sporește cu 100% în oportunitatea echipajului său!

Motorul l'am oprit de mult; cărmesc ușor mai lângă coastă unde vântul e tot așa de bun, dar valurile sânt mai blânde neavând destulă distanță ca să se formeze.

Al meu e vântul! Tocmai de unde-mi trebuie și singur va fi zi al meu cel puțin 5—6 ceasuri. Pretind chiar să știu de mai nainte ce-o să facă până la nămezi are să tot crească, fără ca să devie furtună, după aceea va începe să scadă ușurel până sub seară când poate va cădea cu totul.

„PINGUINUL” spintecă tăios plumbul răvăcit al apei, lăsând în urma două vaste mustați de spumă albă și dantelată. Și n'am putut însă descurca până acum dacă vibrația prelungă și profundă ce ne umple urechile izvorăște din catarg sau din doagele de palisandru din care e făcută carena în formă de mandolină a vasului nostru.

Sântem în dreptul capului Midia: monumentul ridicat în acest punct în amintirea unor ostași români pe care ia înghițit marea, strălucește alb și limpede pe faleză.

Malul, până aci în formă de dună nisipoasă, se ridică de odată vertical. Prudența îmi spune că deoarece e vorbă de un „cap” înseamnă că e vorba de stânci pe sub apă; cuminte trag ceva mai la larg și dublăm capul Midia zbârnâind cu o bandă de 45°, dar apoi să reducem nici un centimetru pătrat de pânză.

Distingem deja departe înaintea noastră un alt cap, fără nume pe hartă, dar pe care noi l'am botezat încă de anul trecut, când am mai fost pe aici „capul Radu”; acest Radu fiind un bun amic al nostru, proprietar prin împrejurimi și având un sfârc de casă, chiar pe malul mării în fundul unui mic golf rotund ca un circ și cu o piață minunată.

O fi sosit mașina noastră? Cucoanele hotărâseră să vie cu mașina dela Mamaia până la capul „Radu” pentru a mai flutura încă odată emoționantele lor batiste...

Pe măsură ce ne apropiem scrutez cu atenție coasta cu binoclul. La dimensiunile mărunte ale coajei de nucă pe care stau și îmi imaginez cu ușurință că am sub picioare un torpilor; caut cu febrilitate să descoper inamicul! Ironia realității nu aduce aminte că în speță „inamicul” e propria mea nevastă!

Iată căsuța cu țigle roșu, câți-va pomi împrejur; un argat hrănește un cârd de păsări. Nici o mașină, nici o cucoană, nici o batistă.

La întoarcerea acasă vom afla că mașina a rămas în pană cu două roți într'un șanț; o nouă victorie a oamenilor de apă asupra celor de uscat!

„Capul Radu” avansează în apă prelungt cu un zid de pietre masive, așezate parcă de mâna omului. Tragem mai la larg și, culcați pe dungă, face aproape un salt în aer, peste valul ce se sparge furios de acest zid.

Sântem la Buaz în dreptul coadei lacului. Am fi dorit să intrăm cu vasul pe aci, constatăm însă că nu ajunge până la mare și nu putem intra.

Coasta se lasă din nou domol în jos și duna de nisip în lungul căreia vom naviga până la urmă se întinde fără margini înainte

noastră. Niște monștri verticali, subțiri și unduioși ce se arătau spre orizont, se adevăresc a fi o simplă turmă de oi ce-și caută hrană lângă malul mării (or fi celebrele „pré salé” pe care le plătim așa de scump în restaurantele din Paris). Turnul de catedrală era ciobanul, iar catedrala însăși era doar bietul măgar și samarul său.

Și iarăși singurătatea absolută...

Ceasuri întregi de singurătate în care ne îmbătăm de înfinitul orizontului, de măreția talazurilor albastre, de lumina caldă pe care cerul, apa și pământul și-o oglindesc reciproc.

Așa trebuie să fi simțit și „Argonauții” care au navigat acum câte-va mil de ani prin aceste locuri; ca și noi astăzi, țineau și ei strâns de-a lungul coastei; ca și nouă astăzi, acest vânt de la uscat trebuie să le fi umplut pânzele boltite și să-l fi culcat ușor pe bordul din dreapta. Nu cred însă că mergeau așa de repede cum sburăm noi astăzi:

— „Yachturile noastre moderne cu formele lor matematice curbuite

— „Stai poetule”... mă întrerupe secundul, care de câtă-va vreme dă semne de neliniște și binoclează orizontul; „un regiment de infanterie face manevre pe duna dela orizont”. „Ce mă miră e că sânt îmbrăcați în negru, pe vremea asta caniculară”.



Pe canalul «Regele Carol I».

(Din colecția Dr. Antipa)

Mă uit și eu. Parc'ar fi niște mogâldețe care se agită. Să fie iarăși oi? Prea sânt multe și prea agitate.

— „Gâște, conașule” isbucnește Drăgușin, omul nostru de serviciu care până aci nu scosese o vorbă.

— „Gâște” repetă cu entuziasm unicul meu secund și marinăr în sufletul cărui se readeșteaptă toate instinctele vânătoarești.

— „Gâște domnule” sancționez eu cu autoritatea mea de căpitan.

Depărtarea se umple de un găgăit, fără început și fără sfârșit; mii de gâște discută între ele, scâldându-se în nisipul și lumina incandescentă a dunelor arse de soare.

Încercăm o apropiere strategică. Tragem către coastă și la adăpostul unei dune („sus derivorul; pânzele jos”) eșuăm cu băgare de seamă corabia noastră. E o manevră la care avem multă experiență și care se execută cu precizie. Prova sta pe nisipul malului (cu derivorul ridicat Pinguinul nu „calează” mai mult de 15—20 cm.

Sărim pe uscat, gol, gol de tot, doar cu o cască colonială, în care am aprovizionat câteva cartușe. (Cum or fi fost Argonauții când alergau după piei de gâscă?) Ne târâm ascunși după o dună de nisip ca să ne apropiem la bătaie convenabilă de găgăitoarea adunare.

— „Afurisită lighioană” șoptește Bob arătându-mi o pasăre mică,

cu ciocul subțire care așezată pe vârful dunei se uită la noi cu ochi rotunzi și mărunți.

Până să întreb ce este, (pe uscat amcul Bob capătă superioritate!) o nemai pomenită falfăeală însoțită de mu de găgăituri simultane, ne ridică toate iluziile noastre de proviant proaspăt.

Cerul s-a făcut negru de mulțimea sburătoarelor care „avizate” (zice Bob) de pasărea cu ciocul subțire, și-a luat tălpășița („talpa găștei” amintește Bob) și conduse de un găscan de proporții uriașe (nu știu dacă vom prinde pe regele șalailor, dar știu sigur că am „ratat” pe regele găscanilor!) se duc direct la Nord.

„Durduind piecau găscanii parodiem noi pe Eminescu, și decidem să ne despărțim drumurile. Eu voi continua drumul pe apă, iar Bob va alerga pe uscat printre dune, gol și cu casca pe cap; nu se poate să nu-i pice vre-o găscă întârziată.

Nu i-a picat nici o găscă, iar întârzierea a fost doar pentru noi, care am pierdut mai mult de o oră cu această aventură cinegetică.

Aste cărduri de găște, și chiar câteva lebede se profilează în și-ruri sburătoare pe dinaintea noastră; de-acuma știm însă că nu nu sunt pentru noi și ne vedem de treabă, înainte, consolați de briza încă excelentă deși ceva mai slabă.

O gustare rece ne potolește foamea; secundul scoate din profunzimile punței dinainte un superb pepene roșu, pe care-l răcorim.



Lipoveni în jurul borsului de poște.

(Din colecția Dr. Antipa)

cufundându-l cu ghiordelul în mare. Un moment chiar ne scapă din ghiordel și-și croește un drum independent printre valurile mării.

— „Banda la stânga! Păziți capul!”

Comanda „păziți capul” nu e tocmai regulamentară; la noi însă s'a adeverit a fi de mare folos, ghiul nostru fiind foarte jos.

Prăpăstios trece sus numitul ghiu peste capetele noastre, și „Pinguinul” face pe loc „stânga 'mprejur” stopând „în vânt”, la un metru de „dezertor”. Secundul, fără să mai aștepte ordin, se svârță în apă și triumfător ne prezintă pepenele, ca Salomeea capul lui Ion Botezătorul!

Reluăm drumul din'nainte. Vântul slăbește văzând cu ochii; catarcul revine la verticală, valurile se micșorează, se îndesesc și se întretaie incurcat.

— „Unde-va, nu departe, trebuie să bată alt vânt decât al nostru”, pronunță secundul așteptând aprobarea căpitanului care se mărginește să bombăne afirmativ.

Școfa e moale de tot; pânza mare revine singură în linia de mijloc. O dăm jos, lăsând numai focul pentru a aștepta stabilirea vântului. Barca, lipsită de susținerea regulată a pânzelor, orbocăește incurcată în jocul întretăiat al hulei; focul flutură nehotărât în dreapta și stânga cât-va timp până când, de odată, fără tranziție se așează energic la babord.

— „Sus pânza mare, toată”, — „Atenție la căpățână”.

„Pinguin” se culcă ușor, pe stânga de astădată și se repede înainte de ț-e mai mare dragul.

Vântul s'a stabilit dinspre larg, la 5—6 cuarturi din față, mai puțin tare ca cel precedent, dar tenace și par'că mai răcoros.

— „O să dansăm, domnule inginer” zice Drăgulin, care vorbește numai la zile mari!

E sigur că acest vânt ne va aduce valuri serioase; pe de alta parte, nu poate să mai fie prea mult până la Portița, și, odată pe lacuri, puțin ne pasă. Ba chiar vom putea să ne schimbăm plăcișii de a înnopta la Portița și vom putea împinge „sub vânt” în excelente condiții până la Juriolfa.

Pândim cu atenție coasta pentru a descoperi Portița pe care nici unul din noi n'am mai văzut-o. Neavând un log, ca să măsurăm viteza, nu putem ști la ce distanță suntem. Tărâmul uniform nu ne poate da nici o indicație. Doar aprecierea vitezei mijlocii făcute până aici ne-ar putea servi; dar cine poate garanta exactitatea unei astfel de aprecieri?

Secundul, optimist ca întotdeauna, face socoteli după care ar urma ca Portița să fie în vedere; Căpitanul e ceva mai sceptic „poate peste vre-o oră” iar Drăgulin tace, gândind poate că m-a la noapte nu vom ajunge.

Portița e pentru noi un prag al unei alte lumi miraculoase, o strămoare fabuloasă, de mii de ani pitită unde-va între dunele nesfârșite, așteptând sosirea noastră s'o descoperim.

Toți ochii așintesc malul

— „Nu se poate să fie așa goală și nebagată 'n seamă. Trebuie să fie pe acolo vr'un așezământ pescăresc, vr'o colibă de stuf, vr'o lotcă de năvodari”.

Și iată, evocată parcă, din nimic, de spusele noastre, un vârf de lotcă, o jumătate lotcă, o lotcă întreagă se formează din pur nisip și înaintează, parcă pe uscat, către mare în care chiar reușește să intre...

— Portița! Portița! strigăm noi entuziasmați

— Portița în mai puțin de 6 ceasuri dintre care unul pierdut e vânătoarea! Bravo Pinguin!

Doar că nu ne sărutăm. Bucuria lui Columb când a descoperit presupusele Indii n'a fost nimic pe lângă a noastră

— „Jumătate cârmă la dreapta”. — „Jos pânza mare” (Căpitanul la fungea derivorului).

Sub împingerea domoală a focului, rămas singur, noul Columb și cei doi oameni ai săi, avansează prudent într-o apă gălbui, prin deschizătura în formă de pălnie a două garduri de nuele care repede se restrâng formând un canal îngust aproape exact cât lățimea bărcii noastre.

— „Să fie asta Portița?”

— „Focul jos. — Amândoi la apă” comand eu cu mâna pe cârmă. „Miroase a păcăleală” (Bob pretinde că sămănam cu Nelson la Trafalgar!).

„Oamenii la apă” constată că au un picior adâncime, că apa e sălcie și pe fund sânt erburi și mii de peștișori mici cât deget „Chefali” zice Drăgulin, care se pricepe.

— „Înainte, și să mai vedem” decide căpitanul sărind el însuși în apă (n'ați uitat, sper, că eram toți în costumul lui Adam).

Ducem Pinguinul „de dârlogi” ca să zic așa, vr'o două sute de metri și dăm într'un lac mic înconjurat de trestii

Ne lămurim că n'a fost Portița ci o simplă „gărlă de chefali”. Pentru noi, rezultatul e același.

Ne găsim pe mariile lacuri, la adăpost de riscurile mării deschise și cu certitudinea că vom putea ajunge de vreme la Juriolfa, lucru pe care nici nu îndrăsnisem să-l sperăm la plecarea din Mamaia.

Cât despre micul lac în care ne aflăm, o să găsim noi o oarecare oare-care.

(Va urma)

DIN ENCICLOPEDIA MĂRII

POVESTEA NAVIGAȚIEI

Pe drumul albastru au venit minunile vieții.

BLASCO IBANEZ

Expediția argonauților. Mitologia elenă ne-a transmis această legendă geografică. Argonauții erau acei marinari eroi, îmbarcați pe corabia *Argo*, sub comanda lui Iason, plecați într-o aventuroasă călătorie în căutarea lanii de aur.



Corabia Argos.

Această legendă ne-a transmis cele mai vechi tradiții dela originea navigației. Nava s'a construit sub protecția zeiței Atena care a dat în prova o bucată din lem din stejarul profetic al Dodonei.

Cincizeci de oameni trăgeau la lopeți.

Argo trece strâmtoarele și intră în Pontul Euxin, navigă în jurul Asiei și într-o călătorie plină de aventuroase peripecii, prin Caucaz și Colchida, ajunge și pe coastele noastre, intră pe gurile Dunării și urcă fluviu oprindu-se pe la gurile râurilor pentru a căuta la Ari zisa lană de aur pare a fi fost biana de oase îmbibată de pulbere de aur, rămas prin procedeul de spălare a mineralului găsit în pânzele afluenților Dunărei.

Războiul Troian. Celebrele poeme *Iliade* și *Odissea*, datorite genului poet orb *Homer*, cele mai vechi opere în limba elenă, sunt pline de bogate și exacte cunoștințe de navigație, astronomie și geografie.

Homer nu vorbește de punctele cardinale, întoarce însă personajele sale cu fața la răsărit și le lasă să meargă în direcțiuni succesive cari determină atâtea sectoare dela „Auroră” până la „Uscata din spoi” (spre vest sau spatele personajului). Geografia lui *Homer* n'are pretenția de a fi universală, ea e însă serioasă, documentată și locală.

Navigase în basinelul Mediteranei, Arhipelag și Propontida; parcursesese Nilul de jos și descrie particularitățile sale. Cunoștea bine răsăd „Pharos” și arăta astfel drumul de acolo spre Arhipelag:

„Dela Pharos în Creta se fac cinci zile”.

„Intersecția meridiană se face la Delphi, acolo se găsește punctul geografic inițial sau buricul pământului”.

Navele de război descrise de *Homer*, sunt bărci mari acoperite,

Aveau 20 de metri lungime pe 4 metri lărgime, cu 50 de oameni la rame. Bordajele erau călăfătuite cu mușchi, ca să nu intre apa printre scânduri. Pupa era ridicată ca o coadă de foc, coadă întoarsă spre pânțele animalului dormind cu spatele pe apă. Pe etravă (prova sau partea de înainte) o figură sculptată și aurită era „emblema” (galionul). O stemă mare, împodobia „pupa” (partea dinăpoi) unde flutura „pavilionul” sau „colorile marinei”. Pavilionul era în acelaș bord cu rama mare, care servea drept cârmă. Pânzele erau de bumbac, mai rar de lîn și aveau formă de trapez. Mijlocia drumului mers de o navă cu rame era de 4 „noduri” (7.200 de metri) pe oră.

Flota greacă de atunci era strânsă în canalul Egipto având 1136 de nave, toate uniforme, gudronate în negru.

Numai acelea ale lui *Ulisse* erau roșii. Armata navală erau împărțită în cinci escadre și 29 de flotile de câte 40 de nave.

Când flota greacă, în drumul său spre Troia, a ajuns la insula Tenedos, se decise ca echipajele celor două escadre de la aripi, să debarce la Troia sub protecția puternică a navelor dela centru. Du-



Ruinele templului lui Hercule înecate la Gibraltar.

pă debarcare, navele fură trase pe uscat, afară de acele cari făceau garda pe mare și cari apărau de aci, spatele armatei. Cele de pe uscat, bord lângă bord, cu pintenul înainte, formează un oraș naval, apărut înainte pe uscat, de garduri înalte. Spre acest oraș de lemne

și de parâme, se repeziră de mai multe ori Troenu, cari erau asediați în cetatea lor Troia. Așa s'a atacat Troia de Grecii veniți pe apă cu Ulisse. Această legendă din prima antichitate a Greciei, era deja legendă în secolul al VII-lea înainte de Christos, dată dela care începe istoria scrisă a Greciei.

Navigatorii Fenicieni. Vechiul popor fenician a fondat pe coasta Africii, orașul Cartagena în secolul VIII înainte de Christos. Acest oraș dispută Grecilor Sicilia și mai târziu se luptă cu Romanii. Când Cartagena ajunsese la puterea sa cea mai mare, avea o populație de un milion de suflete. Inflorește acolo o industrie dezvoltată și navele sale navigau până în Atlantic, pe coasta Portugaliei și a Franței, trecând de aci până la Cassiteride (insulele Scilly din Anglia).

Cam în anul 520 înainte de Christos, un oarecare Hannon din Cartagena, trecu Gibraltarul pe lângă templul lui Hercule și ajunse pe coasta Africii, până în Liberia, înfrunzând coloni pe coasta Marocului și la Rio del Oro.

Herodot, născut pe la anul 484 a. Ch. în Asia Mică (Halicarnas) vizită Babilonia, făcut ocolul Mării Negre, se opri pe la gurile Dunărei, adună mulțime de material despre obiceiurile Sciților cari locuiau în sudul Rusiei de azi. El cutreeră Italia și Egiptul.

Herodot, istorisește o călătorie extraordinară a Fenicienilor din timpul faraonului Nechao (anul 600 a Ch) în jurul Africii. Ei au plecat din golful de Suez de la Sud, au ocolit Africa, ajungând după trei ani în Mediterana și de aci, la gurile Nilului. Un alt explorator, din Marsilia, în secolul al VI-lea a Ch. ajunse la insula Thule (poate Islanda de azi).

Galerele. Numele lor se crede că derivă de la cuvântul *Galca* care servea la început ca podoabă (numită azi galion), pusă în prova navei. La început s'au construit simple bărci mari, având la prova și la pupa câteva scânduri în loc de punte, unde stăteau soldații cari luptau.

Aceste bărci mari aveau de la 10 la 50 de rame. Ele erau cu fundul lat ca să poată fi trase pe uscat, cum erau și „Argo” și galerele lui Ulisse. Lupta cu galerele se da la rame, deși navele acestea aveau și pânze, cari serviau la mersul cu vânt. Forța navei erau un

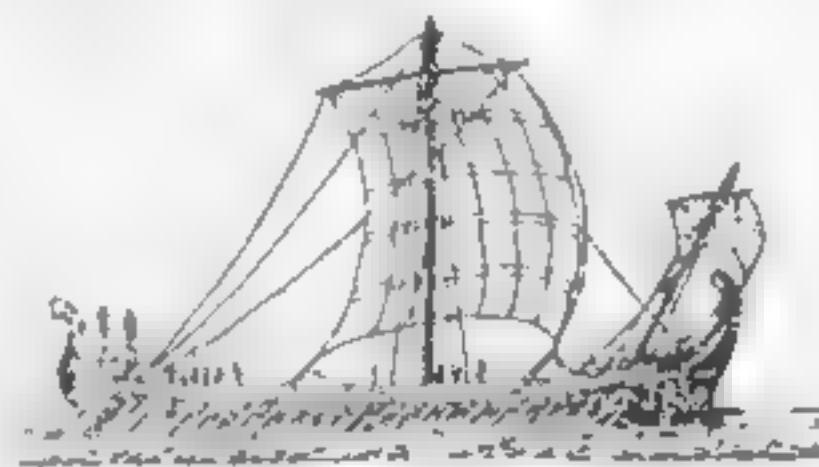
pinten sau ciocul de fer, pus la prova în apă. Mai târziu galerele s'au construit acoperite cu o punte. Pe aceasta s'a așezat al doilea rând de rame, formând *birema*, iar cu al treilea rând de rame suprapuse s'a ajuns la *triremele* romane sau *trierele* grecești. O trieră grecească din secolul al IV-lea a Ch. avea 40 de metri lungime, 4 metri lărgime și intra în apă, sau „călca”, un metru. „Echipajul” care trăgea la rame (lopeți) era compus din 144 marinari, la care se



Flota grecească.

adăugau „soldați” și „marinari luptători”. Nava avea 130 de tone „deplasament” (greutatea totală a navei sau a apei deplasate ca nava plutește). Când nava întindea pânzele, acestea erau manevrate de marinarii de pe punte, căci cei de la rame stăteau la locurile lor. „Guvernarea” sau conducerea se făcea cu o *ramă mare laterală* într'un bord la pupa, căci *cârma actuală de la mijlocul pupet*, s'a inventat tocmai în secolul al 13-lea după Christos. *Triremele* lui Alexandru cel Mare cu care a cucerit cetatea Tirul, în secolul al IV-lea înainte de Christos, erau tot de aceste dimensiuni.

C. Amiral C. BUCHOLTZER



CRONICA

Școala Americană pentru marina comercială

Un vapor se poate avea în 24 ore, — personalul de conducere în schimb are nevoie de o bună pregătire, care cere timp. Problema s'a pus și la noi și a fost rezolvată elegant, cu toate că nu aveam o tradiție marinărească.

Primii comandanți români au fost ofițeri din marina militară, ajutați de absolvenții școlii copilor tot a marinei militare. Astăzi aceștia din urmă, elevii celor dintâi, și-au luat brevetul de căpitan și treptat au înlocuit comandanții militari.

Aiurea, unde marina comercială dă celei de război elemente formate din punct de vedere marinăresc, problema se pune în altfel și de aci soluții diferite: școli particulare sau de stat, în legătură intimă cu marina de război.

În Statele-Unite școala la care se formează ofițerii și căpitani comerciali e instalată pe un vas „*Empire State*” de 11.500 tone, care arde păcură și a fost dăruit marinei comerciale de cea de război. El are și o anexă fixă „*Guilford Pendleton*” care servește de dormitor și clase pentru cursurile teoretice.

Directorul școlii este un fost ofițer de marină, Comandorul I. H. Tomb, care în timpul războiului mondial a așezat nu mai puțin de 56.000 de mine cu vasul „*Aroopotoore*” iar după război a comandat o divizie de distrugătoare. Retras din marină a fost câțva timp Directorul Canalului Panama și pe urmă i s'a încredințat conducerea școlii de care vorbim.

Cursurile durează doi ani, — în fiecare cinci luni teorie și șapte călătorie. Elevii învață manevrele, navigația, încărcarea mărfurilor, matematicile, bărci cu rame și vele, administrație.

Într-o vreme se primeau elevi cu cursul elementar (primar).

astăzi se cer aceleași studii ca și la academile navale destinate a coate ofițeri combatanți, — deci liceul.

Stările tehnice și teoretice merg mână în mână cu cele practice. În special încărcarea vasului, de care depinde siguranța chiar pe vremea bună. Pentru acest lucru într'un bazin adăpostit plutesc vapoare miniatură în care elevii încarcă mărfuri miniatură: baloturi, lăzi, fierărie. Ceiace în realitate durează zile întregi, cu ajutorul miniaturilor cere doar câteva minute. Elevul în același timp își dă seama cum se încarcă, cum se așează marfa și cum se descarcă. Multe vapoare s-au înecat, — în ultimul timp *Vestris*, — fundcă nu s'a ținut seama de așezarea centrului de greutate al încărcăturii față de centrul de plutire.



La cursul velilor.

Mecanicii fac practica la mașini. Comandorul Thomb a aranjat astfel programul ca absolvenții să nu devie numai mecanici de vapoare, ci și pentru uzinele dela uscat.

Vasul școală face în fiecare an ocolul lumii, astfel că pe de o parte elevii fac cunoștință cu obiceiurile și civilizația diferitelor țări, pe de alta în navigație se fac observații în ambele emisfere și la diferite epoci.

Nu vor fi nicăieri de seci se simte și în noi. Lipsa curentului merită pentru cei care reușesc la examenele de brevet, prin greutatea întâmpinate pentru a-și însuși numeroasele cunoștințe cerute. Dar apăsătoare unitatea, coloratura națională. *Moș Delamare*

Șarpele de mare

Nu cred să fi fost viețuitoare a cărei existență să fie pusă mai întâi la îndoială, și care să fi provocat mai multe discuțiuni în lumea științifică și a marinarilor ca Șarpele de mare.

Pentru unii, acest animal enigmatic este născut din imaginația unui scriitor de aventuri extraordinare; pentru unii savanți o halucinație; iar pentru marele public o păcăleală pe care navigatorii au lansat-o. Și de aci o neîncredere generală. Este drept că nu se poate pune bază pe istorisirile martorilor oculari în astfel de cazurile; dar cu șarpele de mare s'a mers prea departe cu neîncrederea față de istorisirile oamenilor de mare.

În anul 1892, un savant olandez, *Oudemans*, după ce a examinat chestiunea științific și în mod cu totul desinteresat, a făcut să apară un volum intitulat: *The great Sea-Serpent*, în care trage concluziunea că nu trebuie negată existența acestui animal.

Savantul, după ce trece în revistă toate istorisirile fantesiste examinează în mod cronologic aparițiunile începând dela 1522, până în 1890, găsește 162 de observațiuni făcute de ofițeri din marina de război a diferitelor națiuni, de căpitani de lungă cursă, misionari etc. ale căror expuneri sunt făcute în diferite feluri; el trage concluziuni și dă descripția probabilă a Șarpelui de mare.

Animalul are o lungime ce variază între 6—30 metri. Capul este mic în raport cu corpul și forma variază între șarpe, focă și câine de mare; botul este alungit și foarte mare; ochii strălucitori, cu reflete roșii; gâtul este foarte lung, cam a 5-a parte din lungimea

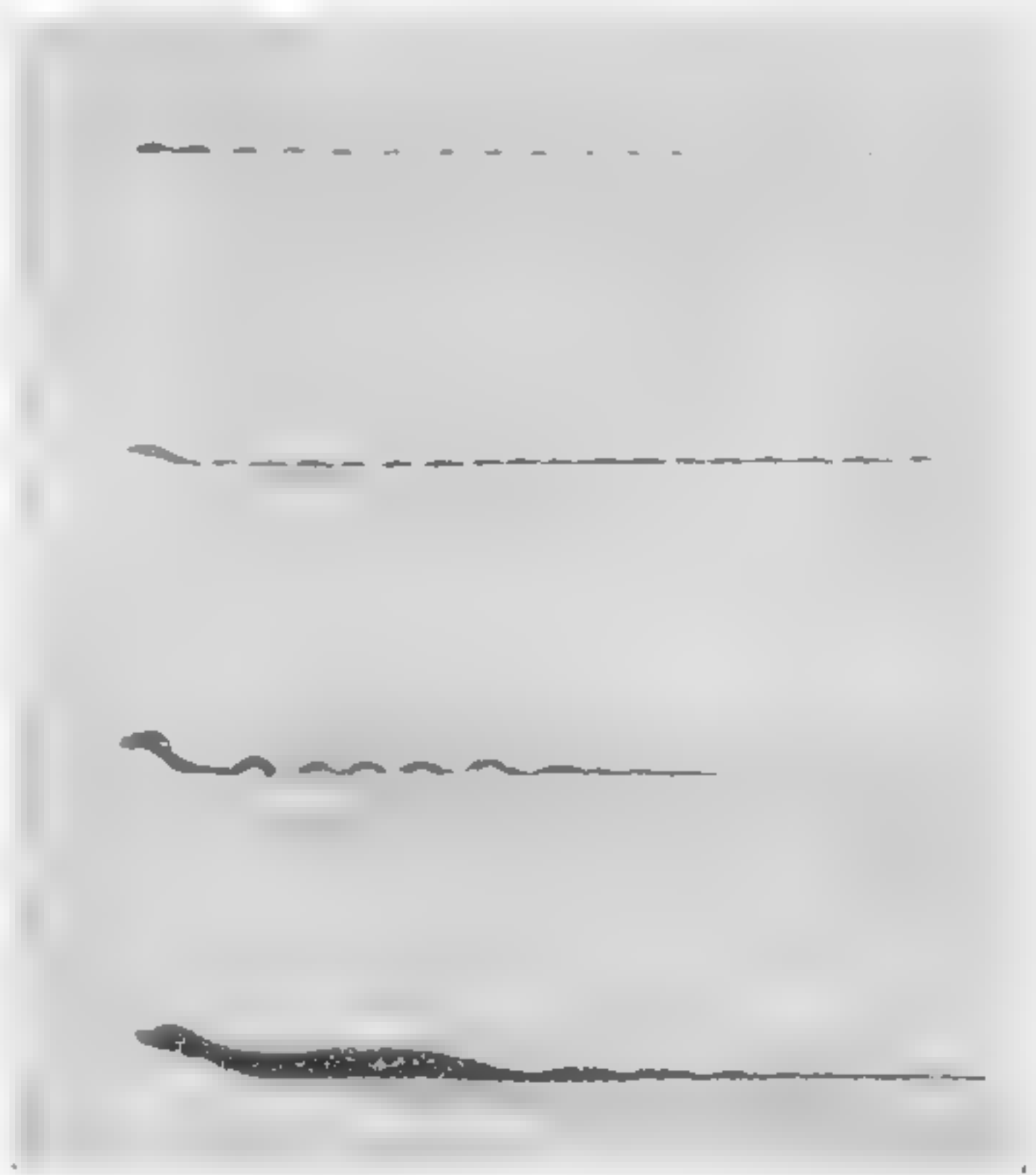
totală, subțire, terminându-se cu o lărgime ca niște umeri pe care sunt două înotătoare ca ale fociei.

Corpul este rotunjit, mai gros înainte și se termină cu o coadă foarte lungă, cam jumătate din lungimea totală, în partea dinapoi are 2 înotătoare mai mici ca cele din față.

Pielea este netedă și strălucitoare; se crede că e acoperită cu păr ca și la focă; culoarea după unii este cenușie-galbenă, neagră după alții, și mai închisă pe spate decât pe lături.

Unii susțin că acest animal nu este un șarpe propriu zis, ci o specie de focă. Lucrarea lui *Oudemans* a făcut senzație; iar când în 1897 și 1898 animalul și făcu apariția de mai multe ori, atrase atențiunea savantului nostru compatriot, d-l Emil G. Racoviță, directorul institutului de speologie din Cluj, care pe atunci se găsea ambarcat pe vasul *Belgica* în campanie științifică antartică. D-sa a făcut o comunicare asupra acestui animal la Societatea Zoologică din Franța, ca unul care era cel mai în măsură să își dea avizul.

D-sa, spune următoarele: În 1897, luna Iulie, canoniera *Avalanche* întâlni în baia *Fai-Tsi-Long*, Indochina, două animale cam de 20 m. lungime și 2—3 m. grosime, ce se deplasau prin mișcări verticale ondulatorii. Comandantul canonierei Locot. de vas *Lagresille*, ordonă să se tragă dela 600 m. în ele. Lovitura pare că a dat greș căci animalele s'au scufundat. În 1898, luna Febr. canoniera comandată de același ofițer, întâlni iarăși în aceeași baie două animale la fel. După ce trase în ele fără a le lovi, porni în urmărirea lor; vasul însă având o viteză relativ mică față de ele, nu le-a putut prinde, așa că după două ore și jumătate de urmărire din cauza întinericului s'a abandonat urmărirea.



Șarpele de mare văzut de un vas în 1856.

În timpul urmăririi s'a putut constata că animalele aveau culoarea cenușie și cu înotătoare negre.

La o recepție dată în onoarea Guvernatorului Indochinei, Comandantul istoriei întâmplarea, dar fu ascultat cu neîncredere. A doua zi, 24 Febr. pe când canoniera se găsea încă în Baia Along, având la bord alți 8 ofițeri, între care și comand. *Crucișătorului Bayard*, au văzut iar două animale la fel. Canoniera porni în ur-

măritura lor și, deși doi ofițeri aveau aparate fotografice, surprinși de acest straniu spectacol nu le-au utilizat. Ceiace s'a observat a fost: mișcările ondulatorii verticale caracteristice, lungimea cam de 20 m.; capul ca de focă; dar ce mai mare, scotea o respirație diferită de a focelor; culoarea cenușie bătând în negru.

În urma acestei apariții, Amiralul Bedolier a scris Guvernatorului că animalele pe seama cărora s'a făcut glume în ajun de data aceasta au fost văzute de 10 ofițeri.

Se hotări o goană în Baia Aolong spre a se prinde un astfel de animal (Megophias), dar din cauza unor evenimente această goană fu abandonată.

D-l Racoviță începu o anchetă, și după informațiile date de Comandantul canonierei Avalanche, a putut să se stabilească unele date asupra acestui Megophias. El este un animal timid care nu atacă nici o dată, „câci deși a fost atacat nu s'a opus, ci a căutat scăparea prin fugă. El face niște salturi și sărituri nebunatic deasupra mării, ceiace face să se confunde cu Cașalotul. În general apare pe timp frumos și pare a se nutri numai cu pești, câci se semnalează adesea printre bancuri.

Respirația sa se face pe nări, iar nu ca la cetacee; trecerea sa pe suprafața mării e semnalată prin o dără uleioasă ca și la unele cetacee, și răspândește un miros urât.

Megophias trăiește mai mult prin Baia Aolong iar existența sa acolo se explică prin bogăția deosebită a unei marine în acel loc.

De altfel el a fost observat și în oceanul Atlantic pe coastele Norvegiei și în larg pe coastele Statelor-Unite.

D-l Racoviță arată că a fost semnalat și în strâmtoarea Magelan. Cum se face că până în prezent valurile n'au aruncat nici un cadavru la țarm? Se crede că Megophias are corpul de o densitate superioară apei și că el se scufundă când moare. D-l Racoviță consiliază că atunci când se va întreprinde o goană de Megophias să nu se atace animalul la tunul, de oarece riscă să-l piardă, ci să-l harponeze.

Dar despre Șarpele de Mare, nu s'a vorbit numai atât: savantul profesor Gruvel l-a consacrat un capitol întreg în lucrarea sa asupra Indochinei. Acolo se găsește o notă a directorului de oceanografie din Indochina care relatează date culese de pe cadavrul unui șarpe găsit la mal; o epavă în stare de putrefacție foarte avansată iar capul dispărut.

Lungimea corpului fără cap, era de 19 m. și un metru grosime. Animalul era format din segmente; fiecare segment de un metru lungime și șase zeci c .m. grosime, avea și o pereche de apendice de opt-zeci cm. tegumentele sunau metalic ca tabla, culoarea era de un negru închis pe spate și galben pe pânțele, iar mirosul ce exala era de nesuferit.

Numele dat acestui animal este „Con rit” sau mi de picioare.

O altă descriere care ne confirmă existența Șarpelui de mare este lucrarea d-lui Dr. G. Petit: „Industria peștelui la Madagascar”.

Cu ocazia unor misiuni științifice, în noaptea de 20—21 Ianuar. 1926 a părăsit localitatea Lavenombato spre a se duce la Tulear în o pirogă. Pe la miezu nopții când se găsea între Sarodrano și Ankiliba a văzut o lumină vie și mișcătoare cu întreruperi de câteva secunde, care se arăta cam la doi km. de pirogă. Ea avea aspectul să fie emisă de un corp învârtitor în jurul unui ax, iar în urma acestui lumină se vedea o dără fosforescentă.

Vâslașii din față sau întors cu fața înapoi spre a nu vedea spectacolul, pe când cârmaciul se uita în fundul pirogei, iar vâslașilor din urmă le clănțănea dinții de frică.

După ce piroga trecu după niște stânci și nu se mai văzu lumina pescarilor îi explică că au scăpat de un mare pericol, că au întâlnit un Tompondrano și că trebuie să se aștepte la o mare nenorocire. Ei puse în legătură un ciclon ce sosi cu această întâmplare.

Malgașii îl descriu sub aspecte așa de diferite că justifică într-o câțva neîncredere ce s'a pus în existența lui. Explicarea este teama

ce le-o inspiră. Astfel pentru unii, animalul are labe, unii zic că are apendice, alții susțin că este vârgat în sensul longitudinal cu cozi diverse, albicioase, roșiatice, verzui etc. Spre a se înlătura pericolele ce se ivesc când se întâlnește se atâră în prova bărcii o sacă și un inel de agent. Acesta este faimosul animal despre care s'a vorbit atât de mult și a cărei existență era pusă la îndoială. Cine poate pretinde că se cunosc toate funțiile viețuitoare de pe glob? Câte viețuitoare nu stau ascunse în imensitatea mării și nu mai întâmplarea le scoate în fața cercetătorilor. Se prea poate ca într-o bună zi și monstrul acesta, care intrase în domeniul legendelor, să constituie principala piesă de atracție a vreunui mare muzeu zoologic.

G. M.

Al 8-lea voiaj medical internațional pe Coasta de Azur

Luând parte la voiajul medical pe Coasta de Azur, de vacanță Crăciunului trecut — *voyage bleu* — cum i se spune, cred interesant și util a face un mic rezumat și câteva considerațiuni asupra celor văzute.

Pentru a face cunoscut medicilor minunatele condițiuni a unei regiuni a Franței și pentru a da ocaziunea să se strângă legăturile ce unesc pe membrii Marelui Familii Medicale, Societatea Medicală, litoralului mediteranean, sub patronajul facultăților din Lyon, Mar-



Marsilia

seille, Montpellier și Bordeaux, organizează anual voiaje medicale internaționale pentru medici, familiile lor și studenții în medicină.

Organizarea acestor voiaje oferă participanților condițiuni incomparabile de confort și comoditate, efectuându-se pe timpul vacanțelor de Crăciun (*voyage bleu*) și Paști (*voyage rose*).

La vizita fiecărei stațiuni părțile instructive ale programului alternează cu cele mai frumoase parcururi turistice și recepțiuni cordiale. Puse sub presidenția unui profesor cu renume și sub conducerea științifică a unor profesori buni cunoscători ai chestiunilor medicale în legătură cu climatul regiunii, oferă participanților agreabilul împletit cu instructivul.

Voiajul la care am luat parte a fost pus sub direcția științifică a profesorului Laignel-Lavastine, secondat de profesorii Marcel Labbé și Duhot (Lille).

Printre participanți al căror număr mai mare îl formează Francezii și Belgienii, cari vin să-și petreacă frumos vacanțele, se aflau și mulți de departe:

Gosselin-Canada; Laraque ministru plenipotențiar al Republicii Haiti; profesor Cuellar, decanul Facultății de Medicină din Bolivia; Dr. Rijn-Amsterdam, etc.

Alături de aceste figuri proeminente se afla însă și tineret, studenți, studențe, precum și figuri vesele, confratele belgieni Dar dois și elvețianul Dr. Muller, creindu-se astfel o atmosferă veselă de simpatie și repauz.

Adunarea s'a făcut la Marsilia la 26 Decembrie seara.

În ziua de 27 sub conducerea d-lui Brenier, directorul serviciilor administrative, s'a vizitat Camera de comerț; apoi cu iachta mu-

ncipantăji debarcăm la Pharo, unde se află un vechi castel aparținând pe vremuri împărătesei Eugenia, iar în prezent adăpostește facultatea de Medicină.

Aci vizităm Facultatea. Ni se face o frumoasă primire de primarul Marsiei, doctorul Ribot. Cu auto-care suntem transportați la Aix-en-Provence, renumit prin apele sale termale cu acțiune sațurată în stările flebitice și varicoase. Suntem întâmpinați de d-nul Catiere, administratorul societății termale și de corpul medical.

A doua zi, dela Marsilia, tot în auto-care, admirăm frumusețea peisagiului și vizităm Toulonul. Confratele Berthellet primul ajutor de primar, ne oferă o splendidă recepție în numele Municipality-ței în locul primăriei. După vizitarea muzeului ne transportăm cu trenul la Hières unde ascultăm conferința chirurgului Bérard dela spitalul Renée-Sabran și interesantul istoric asupra helioterapiei făcut de profesorul Duhot. Confratele Jaubert în calitate de primar, ne face o recepție seara la Casino. A doua zi dimineața vizităm plaja și stabilimentul heliomarin al d-rului Jaubert; deasemenea fundațiunea Renée-Sabran unde d-rul Bérard ne arată minunatele rezultate obținute prin soare și mare.

În după amiaza aceleiași zile plecăm spre Saint-Raphael cu trenul care merge foarte încet dealungul tărului minunat.

Dela Saint-Raphael, unde ni se organizează recepții, tot restul voiajului îl facem în auto-care.

În ziua de 30 Decembrie vizităm Fréjus, celebru prin plaja sa evocatoare a întoarcerii dela Elba; apoi Agay cu încântătorul său golf; Tréas renumit prin florile sale; Cannet și Cannes.

La Cannes d-rul Henri Lew ne dă interesante explicații asupra meteorologiei Coastei de Azur. A doua zi vizităm Super-Cannes cu sanatoriul maritim Santa-Maria și clinica dietetică de Valergues (Dr. Faure) și asistăm la producția unei școli de educație fizică. Nu se poate uita pitorescu dela Juan-les-Pins și capul Antibes.

Reîntorcându-ne seara la Cannes, a doua zi se pleacă spre Grasse unde vizităm fabrica de parfumuri Molinard, apoi clinica Helios cu o terasă scăldată în soare, muzeul Fragonard, împrejurimile pitorești Vence, Saint-Paul, Cagnes cu grădina zoologică ajungând apoi la Nice.

A doua zi vizităm Nice, Cimiez, Mont-Boton și interesanta uzină de ozonizația apelor, unde d. Ancel, inginerul șef, ne dă explicații.

În ziua de 3 Ianuarie facem o excursie la Peira-Cave acoperită de zăpadă și la Luceram. La 4 Ianuarie după vizitarea observatorului din Nice, pe marea Corniche ajungem la Turbie. Aci la Turbie vederea este minunată. Apare în depărtare Mentonul și Italia, Jos Monte-Carlo și Monaco. Trecem apoi la Roquebrune și Cap-Martin scăldat mereu de soare. Deasemenea dela Menton trecem frontiera italiană pentru a vizita renumitele grădini dela Mortola și castelul Grimaldi unde își are instalate laboratoarele și parcul de maimuțe dr. Voronoff. Om agreabil, cu multă simpatie ne dă explicațiuni asupra lucrărilor și experiențelor sale. Cu deosebită plăcere am văzut aci pe d-rul Alexandrescu, un distins colaborator al d-rului Voronoff.

În ziua de 5 Ianuarie trecem la Bordighera unde se face o mică comemorare a lui Pasteur, care a stat câțva timp aci. Apoi prin San-Remo ne înapoiem la Menton-Garavan — supranumit și perla litoralului.

Zilele de 6 și 7 Ianuarie le petrecem la Monte-Carlo vizitând minunata țară a prințului Ludovic II. Grădinile zoologice, sălile de joc, stabilimentul fizioterapic, splendidul muzeu oceanografic, palatul prinților de Monaco, frumosul spital dirijat de d-rul Marsan; apoi instalațiunile de băi de mare, piscina dela Monte-Carlo-Beach și stărnesc toate admirațiunea la fiecare pas și-ți dai seama pentru ce produce atâta atracțiune în lumea întreagă.

Deasemenea suntem obiectul de atenție al micii țări unde seara ni se oferă un somptuos dineu de guvernul principatului sub președinția d-rului Marsan, vechi președinte al Consiliului Național și d-lui Mauran șeful de cabinet al Prințului.

Ne întoarcem spre Nice pe Corniche mijlocie oprindu-ne la Beaulieu și Cap Ferrat, unde d-rul Héart de Bessé ne arată minunatele plantațiuni de flori și pomi fructiferi (lămâi, portocali, ananas, banane).

Ultima zi, 8 Ianuarie, stăm la Nice ascultând o conferință frumoasă și documentată asupra climatului mediteranean, a d-rului Maurice Faure ținută la Casa de Sănătate „Delices” a d-rului Martinand. Seara dineu de adio cu personalitățile din Nice și gazetari.

Am crezut necesar să rezum cât se poate de scurt acest plăcut și interesant voiaj în Sudul Franței, pentru a evidenția grija ce o depun străinii, și în special Francezii, să-și valorifice și să atragă atenția asupra acestei regiuni din țara lor așa de bine înzestrată de natură

Medic General ILIE CONSTANTINESCU

Imbarcarea pilotului

Sunt porturi în care nu se poate intra și regiuni care nu pot fi străbătute fără pilot.

La Dungeness, un mic port din sudul Angliei, vapoarele iau piloți pentru Londra, Dunkergue, Anvers, Hamburg, deși aceste porturi sunt destul de îndepărtate de Dungeness.



Imbarcarea pilotului pe timp rau.

Pe vreme bună sau cu valuri suportabile, operația e ușoară. Vasul care are nevoie de pilot stopează și se așază cu prova la vânt și val. Vasul pilot oprește în același fel la oarecare depărtare și o mică bărcuță e lansată la apă, cu trei oameni la lăpeți și pilotul la cârmă, cu geamantanașul și haina de ploae lângă el.

Marinarul vâslesc cu nădejde și se apropie de vas, de unde li se aruncă o saulă, o fringhie. Prinsă de ea, barca acostează la vas, în dreptul scării de pilot, care e lăsată dealungul bordului până la apă.

Urcușul pe această scară cere deprindere de maimuță. Inchipuiți-vă două frighi paralele, unite din distanță în distanță cu câte o bucată de lemn servind ca trepte.

Pilotul trebuie să aștepte momentul favorabil ca să se prindă de scară când valul urcă barca, ca apoi să rămână atârnat în aer. Pe când bagajele sunt trase la bord cu o fringhie, picioarele pilotului, prevăzute cu un fel de apărători, se lovesc de bordaj, ca limba unui pendul pe o mare furtunoasă. Totuși... imbarcarea se termină cu bine, iar barca se reîntoarce la vasul pilot, unde e din nou ridicată pe bord.

Când vremea e rea, valurile mari, acostarea vasului pilot sau a unei bărci ar însemna zdrobirea de vapor. În asemenea cazuri pilotul, uneori chiar pasagerii, sunt imbarcați sau debarcați cu ajutorul unor coșuri care se ridică și scoboară cu scripeți, așa cum se poate face o idee din ilustrație.

M. D.

Noua lege pentru organizarea muncii în porturi

Nu avem prea destule legi? Era nevoie încă de o lege pentru munca în porturi?

Da, Era nevoie de o lege de protecție a muncii, pentru că muncitorii din porturile noastre nu sunt organizați și conștienți de interesele lor precum sunt cei din porturile apusene.

Erau exploatați neomenos de șefii de echipă (vătăfii), cari se îmbogățeau sugând cu lăcomie și de la Capital și dela Muncă.

În fond toate nesfârșitele conflicte din porturile noastre nu se datorau unor ciocniri între capital și muncă, ci unor veșnice frământări din cauza intermediarilor cari speculau ambele părți.

Când s'a lucrat *Codul Muncii* nu s'a avut în vedere situația excepțională a muncii în porturi. Acum, prin noua lege specială, se repară răul pe care intermediarii și politicianismul îl pricinuiau vieții porturilor noastre.

Aplicând principiul echitabil al rotației, fiecare muncitor va intra la rând în lucru prin biroul de muncă, și va primi în mână tot prețul muncii sale. O serie de opere de ocrotire socială ca, adăposturi, băi, biblioteci, se vor putea realiza în curând pentru civilizarea porturilor românești.

Iată care este textul acestei legi care s'a pus în aplicare după întocmirea unui amănunțit regulament:

Art. 1. — Munca în porturi va fi executată numai de către muncitorii permanenți, înscrși în căpitănia portului pe baza principiului de rotație, în asemenea condițiuni încât toți muncitorii intrând în prevederile prezentei legi să obțină de lucru în mod egal.

Sunt muncitori permanenți acei cari și-au făcut o profesiune obișnuită din munca în porturi, și au domiciliul stabilit de cel puțin șase luni în portul în care lucrează.

În cazul când muncitorii permanenți nu vor putea efectua muncile existente în porturi, comisiunea muncii, prevăzută de art. 2 sau comitetul ei restrâns, va putea autoriza ca alți muncitori din porturile apropiate și în caz de lipsă muncitorii flotanți să lucreze pe un timp determinat.

Art. 2. — În acest scop se înființează în fiecare port fluvial sau maritim al României o comisiune a muncii compusă din:

- a) Inspectorul muncii sau delegatul său;
- b) Căpitanul portului sau delegatul său, cu vot consultativ;
- c) Doi reprezentanți ai patronilor din port;
- d) Doi reprezentanți ai muncitorilor din port.

Desemnarea reprezentanților patronilor și ai muncitorilor se va face după normele prevăzute în regulamentul de aplicare al acestei legi.

Reprezentanții patronilor și ai muncitorilor vor avea câte un supleant cari îl vor înlocui în caz de lipsă și cari vor fi desemnați după aceleași norme ca și titularii.

În porturile unde sunt docuri sau silozuri, va face parte de drept din comisiune cu vot consultativ și inginerul portului sau delegatul său.

Sediul comisiunii va fi la căpitănia portului.

În porturile unde sunt tribunale, comisiunea va lucra sub președinția primului-președinte, a președintelui tribunalului sau a delegaților lor. În celelalte porturi comisiunea va lucra sub președinția judecătorului de ocol în circumscripția căruia se află acel port sau a ajutorului său.

Pentru rezolvarea chestiunilor curente, Comisiunea va putea să delege un comitet din sânul ei, din care face parte un patron și un salariat.

Art. 3. — Atribuțiunile acestei comisiuni sunt:

a) Să supravegheze executarea muncii în port pe baza principiului rotației;

b) Să verifice toate autorizațiile sau carnetele de muncitori în port, eliberate de căpitănie, calificând pe muncitori după specialitățile de muncă;

c) Să avizeze asupra măsurilor necesare pentru respectarea legilor, regulamentelor și deciziunilor privitoare la munca în port;

d) Să supravegheze aplicarea tarifului de muncă din portul respectiv stabilit după normele arătate în articolul 5;

e) Să supravegheze ca muncitorii să primească salariul integral al muncii prestate.

Art. 4. — Deciziunile comisiunii, în afară de acele privitoare la tarif, prevăzute la alinatul d, de sub articolul precedent, pot fi atacate de părțile interesate, în termen de 5 zile dela încunoștințare, cu apel la tribunalul respectiv, care va judeca de urgență și cu procedură în camera de consiliu.

Art. 5. — Condițiile de muncă și tariful de remunerare a muncii, în fiecare port vor fi uniforme pentru aceleași categorii de muncitori după specialități.

Acest tarif se va putea fixa prin acordul părților interesate; în caz când acest acord nu se poate înfăptui, tariful se va fixa după normele și procedura prevăzută în legea pentru reglementarea conflictelor de muncă.

Dacă în tarif nu se prevede un termen de valabilitate, abia durata acestui tarif va fi considerată de 6 luni.

Tariful va fi înregistrat, până la înființarea Camerelor de muncă la inspectoratul respectiv al muncii.

Prin derogare dela legea asupra contractelor de muncă — Tit. IV — nu se vor putea încheia convenții colective de muncă prin care să se fixeze tarife de remunerare a muncii, aplicabile numai unei părți din totalitatea muncitorilor de aceeași specialitate din portul respectiv.

Orice convenție colectivă de muncă care se va încheia cu respectarea dispozițiilor de mai sus va fi nulă.

Art. 6. — Nu se poate face nici o reținere din salariile muncitorilor, exceptând acele privitoare la scule, cheltuielile comisiunii, biroului muncii și operilor de asistență, ocrotire și educație a muncitorilor din port. Aceste rețineri se vor face cu avizul comisiunii muncii din port și cu aprobarea Ministerului Muncii, Sănătății și Ocrotirilor Sociale.

La cheltuielile pentru comisiune și biroul muncii vor contribui o cotă egală cu a muncitorilor și patronii.

Art. 7. — Este cu desăvârșire oprit angajarea muncii prin vătăfii (antreprenori de muncă).

Oricine va angaja munca în porturi, direct sau indirect, prin vătăfii (antreprenori de muncă), se vor pedepsi cu amendă de la 5.000 lei la 50.000 lei. Această amendă se va încasa în folosul Ministerului Muncii, Sănătății și Ocrotirilor Sociale și se va transforma în închisoare în caz de insolvabilitate.

Contravențiunea se va constata de căpitanii de port, iar procesul verbal încheiat se va înainta tribunalului, pentru a aplica amendă. În porturile unde nu există tribunale, actele se vor înainta judecatoriei respective, pentru a aplica sancțiunea.

Judecata se va face de urgență în termen de zece zile dela primirea dosarului dela căpitănie, care va fi datoare ca în termen de 24

re, dela alcătuirea procesului-verbal să-l înainteze locului în drept
 Contra sentinței tribunalului ori a cărții de judecată penală, con-
 travenientul nu va avea altă cale de atac decât recursul la Înalta
 Curte de Casație

Art. 8. — Se prevăd următoarele sancțiuni pentru abaterile mun-
 citorilor

- a) Muncitorul care nu e prezent la repartizarea muncii, nu se
 pune la lucru în acea zi;
- b) Muncitorul care părăsește nemotivat munca înainte de lăsa-
 rea pavilionului căpităniei portului, pierde dreptul la plata pe
 acea zi;
- c) Muncitorul care părăsește nemotivat munca angajată înainte
 de terminarea ei, pierde dreptul la plată;
- d) Beția atrage excluderea pe acea zi dela muncă;
- e) Muncitorul care lipsește nemotivat dela muncă timp de o săp-
 tămână, se șterge dintre muncitorii portului;
- f) Beția repetată atrage ștergerea depe tabloul muncitorilor din
 port;
- g) Furtul, contrabanda, indemnul la nesupunere, provocare de
 scandal, agitație în rândurile muncitorilor, insulte aduse funcționa-
 rilor publici, nesupunerea la dispozițiunile conducătorilor de muncă,
 ofense, amenințări aduse publicului și alte vini grave, pe lângă
 sancțiunile prevăzute de legi și regulamente, pot atrage excluderea
 pe timp mărginit sau pentru totdeauna dela munca portului.

Sumele rămase din neplata muncitorilor, prevăzute la alineatele
 b și c ale acestui articol, cele realizate din reținerile pentru operele
 de asistență, ocrotire și educație, prevăzute la art. 6, precum și
 amenzile rezultând din aplicarea art. 7, se vor consemna pe numele
 Ministerului Muncii, Sănătății și Ocrotirilor Sociale la administrația
 financiară locală și vor servi exclusiv la opere de asistență, ocrotire
 și educație pentru muncitorii acelui port.

Art. 9. — Sancțiunile prevăzute în articolul precedent se vor
 aplica provizoriu de către căpitănia portului, urmând ca hotărârea
 definitivă să se dea de către comisia muncii portului prin deciziile
 sale, care vor putea fi atacate cu apel, conform art. 4.

Art. 10. — Amănuntele de aplicare a prezentei legi vor fi des-
 voltate printr'un regulament.

Art. 11. — Toate dispozițiunile contrarii legii de față sunt și rămân
 abrogate.

Această lege s'a votat de Adunarea Deputaților în ședința dela
 11 Iulie anul 1931 și s'a adoptat cu majoritate de una sută cincizeci
 voturi, contra două.

Pe marginea cărților

TRAGEDIA DARDANELELOR

Citind cărțile lui Guèpratte și Asmead-Bartillet asupra operațiilor
 din Dardanele, mi-a revenit în minte celebrul Războiul Troian, și
 o fatală apropiere am făcut între cele două expediții care au avut
 loc la interval de mii de ani

Toate imperiile care s'au perindat la această încrucișare de dru-
 murilor terestre și maritime, — denumită „Strămtoriiile” — au termi-
 nat tragic, în fast și sânge.

Pe aceste țărături se înălța odată Troia, marea cetate, pe care
 Homer a făcut-o nemuritoare prin cânturile sale.

Pe stâncile Dardanelor s'a ridicat Troia, pentru că aici se în-
 chide Mediterana, acea împletitură de mătase albastră cu soare de
 aur, și tot aci se leagă cu Marea Neagră, drumul către Caucaz și
 către minele fabuloase de aur, aramă și cositor, pentru care s'a văr-
 sat atâta sânge în antichitate.

Intr'adevăr, când a venit Scamandes, în secolul XVII a. H. ca
 să fondeze Troia, a găsit în aceste ținuturi o bogată viață comer-
 cială, care cu timpul a trecut sub controlul și autoritatea Troianilor.
 Dar Troia nu admitea liberul schimb și pretindea impozite pe toate

mărfurile care treceau prin această încrucișare de drumuri. Impo-
 zitul devenit dela o vreme prea mare războiul Troian a izbucnit.

Furia Heladei nu cunoscă margini. Ea armează 1185 de vase și
 aruncă asupra Troiei, 100.000 (una sută mii) de soldați.

E formidabil! Corpul expediționar Anglo-Francez care a atacat
 Sevastopol-ul la 1854 nu a atins această țără. Iar în 1915, Franța
 și Anglia meditănd la atacul Dardanelor, ar fi putut să-și amîn-
 tească, nu fără folos, expediția lui Agamemnon.



Prima debarcare la Dardanele

Trebuie să se știe un amănunt, că nimeni din corpul expediționar
 al lui Agamemnon, nu era marinar. Au acceptat totuși războiul ma-
 ritim, cu cele mai mari proporții cunoscute vreodată, pentru că
 Agamemnon, stăpânul pădurilor și șantierei navale, președintele
 trustului armatorilor Danaeni, mobiliză toate societățile afiliate și le
 chemă în ajutorul Patriei.

Toți au răspuns — industriași, negustori, constructori de co-
 răbii, — înțelegând foarte bine, că dacă tariful prohibit va conti-
 nua să fie menținut de Troiani, vor fi obligați să renunțe la orice
 fel de întreprindere sau afacere, acceptând crudul șomaj.

Iată cum, războiul Troian, cu fond strict economic, prezintă
 foarte multe caractere asemănătoare cu conflictele mai recente.

În timpul acestui război, eroul Protesnas, ajungând primul la
 țărâm, sare curajos pe uscat, deși oracolul profetizase că primul
 soldat care va atinge pământul Troian, va plăti aceasta cu prețul
 vieții...

În 1915, primele trupe debarcate la Dardanele, au fost destinate
 aceluias sacrificiu profetizat de oracolul legendar.

Comandantul șef — Agamemnon — își instalează cartierul gene-
 ral în centrul flotei; Achile și Ulise, comandanții armatei flan-
 chează cu statele majore respective extremitățile frontului.

Cei trei șefi au făcut celace ar face și trei generali din secolul
 nostru. Adevărată tactică și strategie. Nici o diferență. Dealtfel
 războiul e o artă, care nu se schimbă decât în celace privește bă-
 taia gurilor de foc.

Evenimentele s'au desfășurat în jurul Troiei la fel ca în orice
 armată combinată

Discuțiuni sterile, alegere de obiective secundare.

Se insistă că inamicul nu se află numai acolo unde este, și tre-
 buie căutat și unde nu este...

Bravul Achile e trimis de 12 ori către insulele îndepărtate pentru
 a le pustii. Se produc neînțelegeri între șefi cu ocazia împărțirii
 vreunei prăzi (sau cum am zice astăzi din cauza prerogativelor sau
 onorurilor).

Achile se ceartă cu Agamemnon. Frumosi ochi ai unei zâne sunt
 cauza. (Cântul II și IX).

Dar, în cele din urmă, trecând și peste nebunia lui Hector și a
 tovarășilor săi, care urmăreau incendierea flotei, — după 10 ani
 de crude experiențe, când totul era aproape pierdut, se instituie

Comandamentul unic — și Troia este luată cu asalt.

Astfel s'a sfârșit războiul Troian — și de atunci Troia a fost rasă de pe suprafața pământului. E just, încercări de a reinvia Troia au făcut și Alexandru cel Mare, Sylla și Cezar, dar fără rezultate practice, căci începeau să se convingă de eroarea fundamentală a legendarului Scamandes, ridicând Troia pe țărmul Dardanelelor. Târziu de tot s'a descoperit importanța capitală a malurilor Bosforului, căci abia în secolul VII a .H. Byzos fondă lângă Cornul de aur Bizanțul, devenit apoi Constantinopol și în urmă Sтамbul. De acum înainte — în tot cursul istoriei, — nu mai putea fi vorba de Troia. Cu toate acestea Dardanelele au continuat să rămână o problemă nerezolvată, căci înainte de toate aci este anticamera Bosforului.

Intr'adevăr, începând dela 1873, Englezii ne mai având nici un rival pe mare, tind la cucerirea celor cinci oceane.

De sigur Constantinopolul l-a tentat.

Amiralul Duckworth încearcă să forțeze Dardanelele. Operația nu a reușit, căci ambasadorul Franței, Sebastiani, fortifică Dardanelele din vreme.

În timpul marelui războiu, chiar în fața ezitărilor din partea Turcilor, Aliații convin aproape instinctiv, de a arbora pavilioanele lor în Sтамbul, pentru a opri pe bieții Turci pe panta fatalității și pentru a stabili o legătură cu Rusia — devenită din zi în zi mai necesară. Nici nu se putea o mai perfectă asemănare cu războiul Troian. Grecii au luptat pentru liberarea strămtorilor. Aveau nevoie să importe aurul brut, arama și cositorul din Colcida, și să exporte tot acolo, bijuteriile lor, armele lor, undelemnurile și vinurile lor.

În 1914 Aliații aveau nevoie să trimeată în Rusia arme, munițiuni și să aducă de acolo grâu, și mai ales soldați — plusul de efectiv de care dispunea larg imperiul Țarilor. Cu alte cuvinte Aliații, ca și Agamemnon, au luptat pentru liberarea strămtorilor.

„Alte timpuri, aceleași nevoi”!

Ce-au făcut Grecii?

Au aruncat dintr'odată o sută de mii de soldați sub zidurile Troiei, care termbină prin a fi cucerită.

Ce au făcut aliații?

Mai întâi o scăpare din vedere, de mare importanță: au trimis o flotă fără armată pentru debarcare, și apoi au acordat Berlinului timpul necesar pentru a veni în ajutorul Turcilor.

Se știe precis dela 27 Noembrie 1914 că se vor ataca strămtorile, — și cu toate acestea prima salvă s'a tras în ziua de 19 Februarie 1915.

După aceea operațiunile se intrerup, ca să se reia la 25 Februarie 1915, din cauza vremii nefavorabile, care complică totul la mare.

Cu toate acestea o rațiune motivă atitudinea Comandamentului aliat.

După cum în timpurile Homerice, augurii arătau semne rele și convingeau pe șefi să renunțe la bătălie, căci sângele va curge de prisos, tot așa știrile false, ingenios răspândite de inamic, paraliză în multe rânduri veleitățile ofensive ale Comandamentului aliat.

Știri false erau minele de fund, cele plutitoare, cele derivate și torpilele de tot felul. Generatorul acestora era Dardanelele.

Bine înțeles, Comandamentul a căzut în cursă și a început a lua multiple măsuri de precauțiune.

Recunoașteri, dragaje, etc. etc.

Ca dovadă despre toate acestea e următoarea reflexiune a unui ofițer francez din jurnalul său de bord, la data de 28. II. 1915.

„Ceiace e mai trist e faptul că inamicul a câștigat timp pentru

„reparații diverse și multiple și chiar pentru întăriri, așa că

„forțarea Dardanelelor va deveni cu adevărat deficilă

„Surpriza de odinioară nu mai e posibilă”.

S'a aruncat întotdeauna, asupra operațiunilor dela Dardanele vâlul pudicității, și s'a exaltat numai eroismul celor cari au căzut

sacrificați. Ca și cum greșelile comise micșorau din grandoearea sacrificiului soldaților, marinarilor și ofițerilor morți.

Cât sânge vărsat pe acest pământ al strămtorilor?!

Parcă ar sta la pândă între aceste maluri stâncoase o vrăjitoare! Să fie oare blestemul de odinioară al Troianilor?

Ori cum ar fi, e straniu, cum toate marile aventuri încercate pe aceste meleaguri, au terminat rău, și tot ce s'a clădit s'a prăvălit în sânge!...

Un lucru e sigur, că nici Bizanțul și nici Sтамbulul n'au desrănit Troia, și că influența nefastă care pare să fi fermecat unul din cele mai nobile peisagii ale planetei noastre, n'a pierdut din forță. În decursul vremurilor, fapt care a determinat, și pe bună dreptate pe cel mai de seamă bărbat de stat al Turciei, de a transplanta nepoiat capitala sa, de pe malurile încântătoare ale Bosforului în ținutul cel mai aspru al Anatoliei.

Locot. E. TRANDAFIRESCU

12. I. 1932, Constanța.

Recenzii

AUTONOMIA ȘI ZONELE LIBERE

D. Inginer P. Demetriade este un vechiu și reputat cunosător al chestiunilor de exploatare a porturilor. Cartea d-sale are un deosebit interes azi când se discută proiectele olandeze cu privire la schimbarea felului de exploatare a silozurilor din principalele noastre porturi.

Cartea apărută din 1927, este azi de-o palpitantă actualitate.

Nu-l o lucrare de vagă teorie, ci rezultatul unei munci de 25 de ani în serviciul porturilor românești.

Cu deplină competență rezolvă problemele de exploatare a porturilor în comerțul pe apă.

Tablouri statistice ale activității porturilor noastre, dibaci întocmite, însoțesc lucrarea.

Analele Brăilei s'au ocupat pe larg despre această bogată și bine documentată lucrare împărțită în trei părți.

1) În prima parte, autorul caută, mai întâi, să definească și să evalueze averea statului în cele patru porturi principale ale noastre; astfel, se dau lungimea chiurilor, suprafața platformelor și a magazilor, utilajul fiecărui port, etc. Apoi, se înfățișează traficul celor patru porturi, pe baza unor statistici bogate și competent interpretate și controlate. Foarte interesante sunt alăturările comparative între traficul celor patru porturi, precum și pentru fiecare din ele, comparația între activitatea de acum și cea dinainte de războiu. Din aceste comparații reiese, atât importanța fiecăruia dintre porturi, cât și rostul special ce-l are fiecare în cadrul vieții noastre economice. După expunerea traficului, se studiază veniturile și cheltuielile exploatării celor patru porturi. Capitolul acesta are o importanță deosebită, fiindcă oferă o bază de apreciere a randamentului activității porturilor noastre, a celui actual și a celui potențial, sprijinind astfel studiile în vederea reorganizărilor proiectate, în cadrul regimului de autonomie a porturilor sau de zonă liberă. Un alt capitol notează judicioase comentarii asupra problemelor muncitorești în legătură cu porturile noastre, probleme foarte delicate și de multe ori decisive pentru prosperitatea porturilor noastre, dar mai ales pentru Brăila, unde muncitorimea de port constituie o însemnată masă socială.

2) *Partea a II-a, care tratează problema autonomiei porturilor*, începe printr-o expunere a modului cum sunt exploatare cele mai însemnate porturi din diferite țări străine. Astfel, se dau unele amănunte în privința porturilor franceze, mai ales cu detalii speciale asupra portului Strassburg, ca un model pentru porturile noastre, apoi se trece la porturile engleze, germane, italiene, a țărilor-de-jos, cehoslovace, jugoslave și bulgare.

O concluzie generală a acestui capitol este că: „exploatarea de

Stat a început să fie părăsită aproape în toate porturile mari și importante".

După această expunere privitoare la exploatarea porturilor străine, se înfățișează pe larg regimul exploatarea porturilor din România. Capitoul acesta este cel mai interesant din toată lucrarea, prin mulțimea problemelor ce le prezintă în legătură cu viața porturilor noastre.

Este important de reținut că „prima exploatare organizată a porturilor noastre se făcea de către comună, fără vreun amestec al statului”. Tocmai peste 11 ani, prin legea din 1874, se prevede pentru prima oară amestecul Statului în exploatarea porturilor, sub forma controlului Ministerului de Agricultură și Lucrări Publice asupra unui comitet format din prefectul local, primarul comunei și inginerul circumscripției. Mai târziu, la 1891, o nouă lege trece exploatarea porturilor complet în seama Statului, fără nici un amestec al comunei. Motivul acestei evoluții a fost că orașele amestecau veniturile taxei de $\frac{1}{2}\%$ cu veniturile proprii, fără să facă nici o lucrare în porturi.

Evoluția aceasta a regimului porturilor noastre este înfățișată în toate datele; se citează și multe din articolele diferitelor legi și regulamente respective.

Se prezintă amply dispozițiile pentru utilizarea acelui „fond al porturilor”, dispoziții cari au făcut obiectul multor discuții parlamentare și multor legi. Astfel s'a ajuns la urmă să se inaugureze o politică nouă în porturi, concentrând într'un singur fond veniturile, pentru a se putea întreprinde lucrări mari și de interes general pe întreaga Dunăre românească, privită în întregul ei; acest punct de vedere era opus celui vechi, în care fiecare port avea venitul său aparte. Fondul porturilor era fond special, în afară de buget.

Enumerând îmbunătățirile necesare în porturile noastre dunărene, autorul ajunge la concluzia că ar costa peste un miliard lei actuali (1926) înfăptuirea acestor îmbunătățiri. Dar statul, în situația de azi, este exclus să poată găsi acele fonduri. Deci soluția e într-o „organizare capabilă de a-și procura pe cale de împrumut sau alte garanții aceste fonduri. Portul Strassburg din Franța, asemănător intrucâtva porturilor noastre, a găsit soluția într-o asociație între stat și comună. Soluția n'ar fi încă aplicabilă la noi, fiindcă statul posedă o mare avere imobiliară, de investiții, în porturile noastre, pe când comunele n'au fonduri. La noi, tovarășul statului nu poate fi decât un consorțiu compus din: orașul respectiv; județele limitrofe portului; camerele de comerț; armatorii de vase și comercianții interesați în porturi; syndicatele profesionale muncitorești, etc.

Consiliul, compus din membrii delegați ai instituțiilor intrate în tovărășie, va asista pe directorul exploatarea, organ unitar de conducere. Investițiile statului, aduse ca aport în tovărășie, îi vor da putința să aibă majoritate în consiliu. Fondurile necesare se vor putea obține pe bază de împrumut, cu unități asigurate prin veniturile actuale ale porturilor în afară de aportul în bani adus de părțile intrate în compunerea consorțiului.

3) În sfârșit, partea a III-a a lucrării se ocupă cu zonele libere.

Și în această problemă se aduce o bogată documentare, așa de necesară, mai ales pentru că în ultimii ani chestiunea zonelor libere a fost larg desbătută de toate cercurile și a fost privită, pe drept, ca mult mai ușor de a fi înfăptuită practic, decât autonomia porturilor.

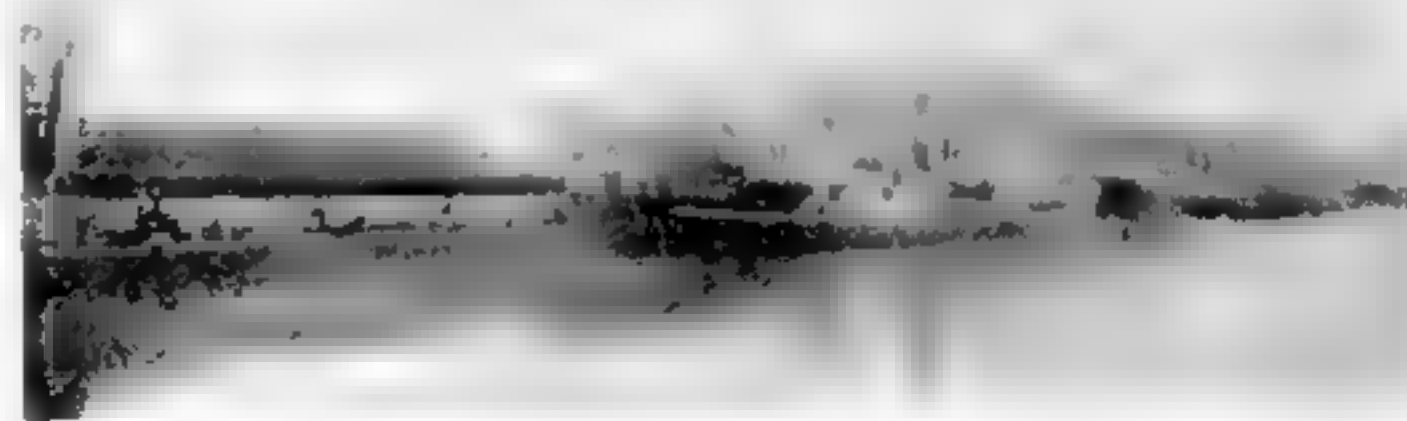
Chestunile acestea două sunt strâns înrudite, dar nu trebuie să

se creadă, cum din confuzie au crezut unii, că ele nu se pot trata independent.

Acum, legea zonelor libere e fapt împlinit. Realizarea de fapt însă se pare că întâmpină dificultăți și întârzie prea mult, din cauza împrejurărilor economice generale defavorabile. Sperăm că aceste împrejurări se vor schimba și zonele libere vor aduce buna lor înrăurire asupra porturilor noastre.

Ca idei preliminare a acestei părți ce tratează problema zonelor libere la noi, se dau definițiile a ceea ce e „entrepoziț”, „magazine generale”, „port-franc”, „zone libere” — definiții absolut necesare pentru înlăturarea confuziilor făcute de mulți — și, apoi, se trece la înfățișarea regimului de întrepozițare, de magazine generale și de zone libere în diferite țări străine: Franța, Germania, Anglia, Belgia, Olanda Austria, Ungaria, Italia, Finlanda, Statele Unite, Rusia, Grecia). Se descrie mai detaliat regimul zonelor libere din porturile: Hamburg, Copenhaga, Genova, Triest.

Aici se arată ce a dovedit experiența în privința instalării în dustrilor străine în incinta zonelor libere din porturile de mai sus. Documentarea asta e foarte bine venită, fiindcă se știe că, la noi, ideea zonelor libere a fost socotită ca grav dăunătoare protecției industriei naționale. Aceasta a și împiedecat înfăptuirea mai din timp a zonelor libere.



Bazinul docurilor Brăila.

În sfârșit, după aceste considerații pregătitoare, se trece la tratarea problemei zonelor libere în România. Se schițează istoricul regimului de porto-franc, de care s'a bucurat orașele Brăilei și Galați, încă dela 1834, 1836, și se menționează diferitele legi cari au modificat acest regim în decursul vremii, până la 1883, când se desființează complet acest regim. Atunci se preconizează entrepozițele în orașele: Brăila, Galați, Constanța — întrepozițe ce au luat forma Docurilor la urmă, fără avantajele teritoriului vamal liber. Se dau toate amănuntele acestei interesante evoluții a ideilor și a preocupărilor ce au condus la organizarea vieții din porturile noastre. După această expunere istorică, se studiază felul practic în care se pot înfăptui zonele libere în porturile noastre: Brăila, Galați, Giurgiu, Constanța, în raport cu caracteristicile fiecărui port.

Date statistice eloquente arată că „numai introducerea regimului de zonă liberă poate readuce o viață nouă în porturile Brăilei și Galați.

La urmă se dă, în anexă, proiectul de lege pentru înființarea de zone libere în porturi (din 1926) împreună cu modificările Consiliului legislativ.

Astfel se încheie această substanțială și documentată carte, această unică lucrare prin care cineva poate să înțeleagă structura, mecanismul și randamentul vieții porturilor noastre.

M.



INFORMAȚII — NOUȚĂȚI

Din străinătate

Om la mare

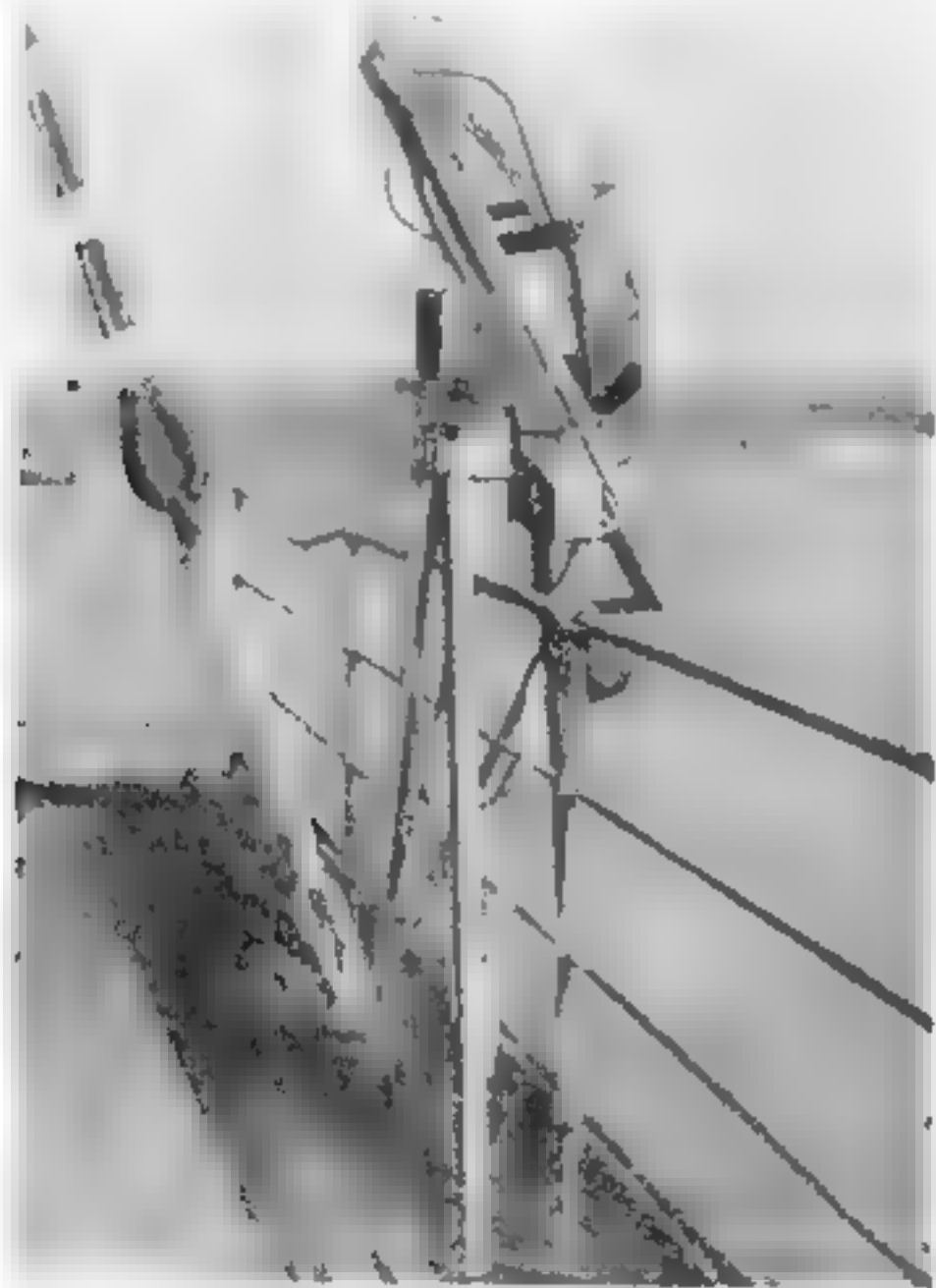
Mare liniștită sau furtunoasă. Vasul merge cu toată viteza, ofițerul de quart cu ochii înaintea. Un pasager curios se apleacă peste bord și cuprins de amețeală, pică în apă, sau un om din echipaj care vopsind, — *piturând*, — pe din afară, alunecă și se preface în scufandrier fără voie ori un val năprasnic l'a răpit de pe punte.

Dacă întâmplarea n'a fost văzută, omul e pierdut. Când e zărit însă, disperatul strigă: „om la mare” turburând liniștea pe vreme frumoasă ori acopere urletele furtunii. Orice activitate se oprește la bord.

Ofițerul de quart pune „mașina toată viteza înapoi”, vasul se cutremură și după ce merge încă odată și jumătate lungimea lui, abia se oprește.

Marinarii sar la barca de salvare, o lasă în apă și pornesc în căutarea și pescuirea naufragiatului.

Dar el? Zăpăcit, buimăcit de cădere, amețit de valuri, tras de greutatea hainelor ude, chiar de ar ști să înoate, s'ar duce cu sigu-



Aruncătorul electric pentru colacii de salvare

ranță la fund, până să-l găsească barca, — dacă-l va putea zări capul!

Dealungul ori cărui vas sunt așezați însă colacii de salvare, care pot fi asvârliti foarte ușor și pot susține chiar trei oameni.

Cel care a dat alarma, a sărit în același timp și la cel mai apropiat dintre colaci și l'a aruncat în apă, spre cel căzut în apă. Vaporul e departe, — colacul însă stă în așteptare la câți-va metri de cel ce se credea pierdut.

Se poate întâmpla însă, mai ales la vasele cu viteză mare, ca colacul să cadă prea târziu, deci prea departe de naufragiat, și atunci colacul din „de salvare” devine doar „de pomană”!

Pentru a evita acest lucru, pe vasele franceze s'au instalat colacii de salvare în câte un aparat care, prin simpla apăsare a unui buton, asvârlă colacul la mare depărtare și, în direcția celui căzut.

Centura e prevăzută și cu o mică geamandură cu fosfură de calciu, care în atingere cu apa dă flăcări și fum, astfel că nădejdea naufragiatului e ușor de văzut atât ziua cât și noaptea.

Călătoria navelor școală germane „Deutschland” și „Grossherzogin Elisabeth”.

Cele două nave școală *Deutschland* și *Grossherzogin*, au început călătoria de instrucție de iarnă în străinătate.

Itinerarul lui *Deutschland* prevede un parcurs de 15.300 mii în o durată de 168 zile. Nava plecând de la Brema atinge Las Palmas, Bahia, Citta del Capo, St. Elena, apoi înapoi fără oprire, la Bremerhaven unde va sosi la 15 Martie 1932.

Grossherzogin va parcurge numai 9580 mii pe o durată de 167 zile atingând Teneriffa, Barbados și Port of Spain (Trinidad) St. Cristofor, St. Tomas și se va înapoia tot la Brema pe la 15 Martie.

Avarii.

1. Petroliferul „Elorn” plecat la 10 Noembrie cu lest din Toulon la Batum, a lansat a doua zi semnale de ajutor, în apropiere de Tate d'Arnus pentru un incendiu care a avut loc în camera mașinelor. Incendiul a fost localizat cu pompele unui remorcher plecat din Messina unde a și fost adus petroliferul.

2. Un alt petrolifer „Loing” a suferit avarii în o ciocnire care a avut loc în Marea de Marmara din cauza ceței, cu vasul spaniol „Avangureg” din Bilbao. Violenta ciocniri a provocat răsturnarea acestui vas. Loing a salvat 31 oameni pe care i-a adus la Constantinopole.

Nava a procedat la reparații provizorii după care și-a continuat drumul la Batum.

„Le Yacht”

G R E C I A

Un plan de dezvoltare a unei flote pentru o țară mică

Din Revista Maritimă franceză, din Februarie 1932, spicium următoarele, care pot să ne dea și nouă sugestii.

Marina de război. — La 30 Iulie 1931 s'a ratificat proiectul de construcții navale care trebuie să fie realizat în 10 ani.

— În capitolul A al legii se prevăd cheltuielile. Totalul pentru bugetul 1931—32 până la 1936—37 este fixat la 355 milioane de drahme anual.

— Programul construcțiilor noi este:

a) 2 flotile de distrugătoare, compuse din un conducător și 8 distrugătoare (total 18 unități).

b) 8 submarine și 2 punătoare de mine.

Planul punerii în lucru este următorul:

1. Construcția a 4 distrugătoare de 1500 tone, instalațiile necesare flotei, organizarea progresivă a apărărilor de coastă.

2. Construcția unui conducător de flotilă de 2000 tone, a unui punător de mine, continuarea lucrărilor prevăzute la paragraful precedent (instalațiile necesare flotei și organizarea progresivă a apărărilor de coastă).

3. Construcția unui conducător de flotilă și 8 distrugătoare, a unui submarin cuprins în punătoarele de mine, și continuarea lucrărilor primelor 2 paragrafe.

Primele 2 paragrafe trebuiesc să fie realizate între anii 1931—37. Al treilea va fi realizat cu o lege specială după terminarea celorlalte două.

Creditele prevăzute pe 6 ani în primele 2 paragrafe, vor fi întruințate astfel: 62% pentru nave noi, iar restul pentru amenajarea și aprovizionarea flotei.

Un articol special în lege prevede că realizarea planului va fi supravegheată de însăși Amiralitatea, prin un consiliu special care va avea denumirea de „Consiliul cheltuielilor”.

La data promulgării legii, o parte însemnată din acest program era realizată.

Șase submarine construite în Franța din 1926—1929 sunt în serviciu. Șase submarine se construiesc în Franța în 3 ani.

Din patru distrugătoare construite în Italia, două pot fi terminate în Februarie 1932 și alte două vor fi lansate curând.

Distrugătoarele construite în Italia (1932 terminate) au deplasamentul de 1450 tone cu o putere de 50.000 cai, cu viteza de 40 noduri. (4 tunuri de 120 mm.)

Puncte de reținut.

Navele se construiesc în același timp cu amenajarea și aprovizionarea portului.

2. Organizarea apărării coastei intră între primele lucrări, odată cu construcțiile de nave.

3. Organizarea apărării coastei se urmează în toate tranșele.

4. Distrugătoarele au numai 1500 tone de deplasament, dar au teza de 41 noduri.

5. Supravegherea realizării planului de construcție se face prin „Consiliu al Cheltuielilor”, consiliu aflat la Amiralitate.

FRANȚA

Îmbunătățirea portului Alger. — Desele ravagu pe care furtunile au provocat în portul Alger, au alarmat guvernul algerian care a cerut d-ului M. Watier, directorul porturilor din Ministerul Lucrărilor Publice, să arăte ce lucrări necesită acest port pentru a se evita catastrofele în viitor.

Studiindu-se situația portului Alger, din toate punctele de vedere, s'a arătat defectele și s'a găsit că pentru ameliorarea situației actuale este nevoie a se înlătura următoarele inconveniente :

1. Pătrunderea valurilor prin trecătoarea de Nord după ce fac



Portul Alger

și în jurul extremității digului.

2. Întărirea vânturilor care se exercită pe noul dig care nu poate fi pus în discuție ca să fie distrus.

După numeroase discuțiuni comitetul din Alger L. M. C. F. a decis următoarele :

1. Ca digul de Nord să fie întărit în cea mai largă măsură între „Fort du Coude” și deschiderea noului dig să fie ridicat pentru a se potrivească vasele de valuri.

2. A preveni eventualitățile creșterii unei sau mai multe deschideri în superstructura noului dig.

3. A grăbi construcția cât mai urgentă a prelungirii digului de nord cu o curbă spre S. S. E. întărind și ridicând digul de Nord în toată lungimea sa.

4. Lucrările actuale ale digului Mustapha, ce sunt în curs, să fie înălțate pentru a se continua cele propuse din nou.

Ferry-Boat între Franța și Anglia. — Un proiect vechiu de 24 ani s'a realizat. Este vorba de legătura portului englez Harwick cu portul francez Calais printr'un *Ferry-Boat*. După numeroase tratări, în ziua de 8 Noiembrie orele 9.30, vasul purtător de tren

(Ferry-Boat) a acostat în portul Calais, la instalația specială făcută în acest scop. În fața unei numeroase asistențe din lumea industrială și comercială s'a imbarcat 9 vagoane, de proveniență italiană, și a plecat la prânz în prima cursă.

Până la noi dispoziții serviciul de trecere va funcționa câte 2 zile pe săptămână și se speră că se va aranja ca acest transport să fie făcut zilnic.

Din țară

Înghețul Dunărei

Înghețul Dunărei e o fatalitate a naturii. Navigația se întrerupe, vasele se pun la adăpost, multe localități situate pe malurile fluviului sunt amenințate de adevărate dezastre.

Cu groază ne amintim de nenorocirea din anul trecut prin care a trecut Vălcovul. Anul acesta Sulina a rămas fără provizii.

A trebuit să-i vie în ajutor Marina Militară trimetând cu bastimentele sale provizii și combustibil de la Constanța.

Fenomenul înghețului nu are loc în fiecare an la fel. Factorii sunt într-o continuă variație. Primejdia e cauzată de oprirea scurgerii sloilor pe la coturile fluviului.

Sloii se îngrămădesc, se încăleacă și formează un obstacol, adesea până la fundul apei. Acest baraj se cheamă zăpor. Apa oprită în cursul ei se revărsă peste maluri inundând mari suprafețe.

Înainte de războiu a venit la Dunăre un vas spărgător de gheață de la Odesa, „*Lidocol Haidamac*”. Dar n'a reușit să se ridice pe fluviu decât până la Isaccea unde s'a oprit într'un zăpor prin care n'a putut trece.

Încercările de spargerea gheții prin bombardament și explozii au prea puțin efect. Produc găuri dar masele de sloiuri nu se pun în mișcare.

Nu-i nimic de făcut ?

Ca să împedecăm înghețul și să întreținem navigația pe tot cursul este aproape o imposibilitate din punct de vedere tehnic și economic.

Totuși se poate împedeca înghețul și menține un canal deschis pe porțiunea de la gura Sulinei până la Tulcea și chiar până la Brăila, dacă am întrebuința câteva vase spărgătoare care să circule mereu pe această distanță.

Comisia Europeană are această chestiune pusă în programul său, dar, soluția se amână mereu.

Foarte interesantă e situația critică în care se află iarna portul Sulina.

Se întâmplă uneori că din Sulina ca să ajungi la București trebuie să mergi prin Stambul.

Explicarea : dela Sulina la Tulcea nu-i cale ferată, nu-i șosea, e un drum pe care nu poți merge decât vara pe malul Dunărei prin deltă trecând cu barca brațul Sf. Gheorghe. Iarna Sulina rămâne ca o insulă izolată, nu se poate comunica cu restul lumii decât pe mare. Pe câțiva kilometri dela gură, pe fluviu, se menține navigația deschisă. Dar în port de obicei încarcă numai vapoare de marfă care merg direct la Stambul.

Cel care vrea să vie la București să imbarcă pentru Stambul, de acolo ia vaporul de pasageri pentru Constanța, de unde cu trenul ajunge în Capitala României Mari.

Au făcut mulți această interesantă călătorie în toul iernii.

L. B.

Expoziția dela Tel-Aviv

Între 7—30 Aprilie va avea loc expoziția palestiniană.

Ministerul nostru de Comerț și Industrie s'a hotărât să ia parte organizând un pavilion special de 200 metri lungime. Serviciul Maritim Român va contribui alături de secțiile agricole, forestiere, petroliere, industriale.

Cu mare bucurie trebuie să privim hotărârea ce s'a luat pentru participarea la această expoziție, care va stabili relații comerciale între România și țările din Orient.

Căci mereu spre Orient trebuie să privim; numai acolo putem să ne deschidem noi piețe. Trebuie să înțelegem odată că vapoarele noastre chiar când navigă în pierdere aduc un imens folos indirect exportului românesc.

Cu această ocazie sfătuim pe toți cititorii noștri, cari n'au văzut încă *Locurile Sfinte*, să profite. Vor fi mari reduceri de prețuri pe uscat și pe apă. Strămoșii noștri făceau călătoria la *hagialic* cu mari sacrificii și multe peripeții. Călătoria până la Erusalim azi e o plăcere.

Nu pierdeți ocazia de a deveni *hagu*

Înămolire.

Vaporul otoman *Adnan* venind din Bosfor spre Constanța a eșuat în fața Mangaliei. Nu se știe pricina. Din cauza furtunei sau s'a înșelat luând Mangalia drept Constanța. În tot cazul este încă odată un nenorocit prilej a constata că nu-i încă organizată coasta noastră și că nu avem nici cele mai slabe mijloace de salvare.

Piața

Activitatea cerealelor în porturi foarte slabă, navigația fluvială fiind închisă prin înghețul Dunărei, care anul acesta a fost foarte întârziat.

Printre cerealiști mari nemulțumiri din cauză că Statul nu le plătește prima de export. Se simte mare nevoie de capital acum în ajunul deschiderii navigației.

Prima de export reprezintă contravaloarea a 150 mii vagoane. Tranzacțiile vor fi mici din cauza lipsei de fonduri. Numai două-trei case mari vor putea lucra dominând piața internă cu ale lor capitaluri străine.

Lemnul rusesc începe a întâmpina dificultăți pe diferitele piețe.

La Stockholm a avut loc o conferință forestieră între Suedia, Finlanda și Rusia. Tratatul însă nu a ajuns la un punct mort. Rușii au fost prea lacomi, cereau o cotă prea mare de participare, care prejudiciau interesele celorlalte state.

Franța a stabilit pentru lemnul românesc o cotă de 4400 vagoane de cherestea pentru anul 1932.

Ultimile știri au produs nemulțumiri în rândurile exportatorilor noștri din cauză că Franța nu respectă cota trimestrială hotărâtă.

Uniunea Comerțului de comerț a intervenit la Ministerul de Comerț și Externe cerând măsuri pentru protecția exportului nostru de lemnărie.

JOCURI DE MARINĂ ȘI GEOGRAFIE

Soluțiile problemelor precedente

PROBLEMA I-a.

PROBLEMA II-a

B	A	Z	A	N	A	V	A	L	A
A	M	I	R	A	L	R	I	N	
P	A	R	V	I	S	A	G		
S	E	R	A	I	J	R	A	T	
I	R	S	G	D	G	N	E		
N	B	A	R	E	N	A	L		
C	P	A	M	I	S	I	V	E	
O	I	N	A	L	S	T	A	F	
P	L	U	T	A	S	I	L	O	
A	E	L	U	E	V	I	A	N	

I	N	C	E	P	E	A	M		
A	N	P	I	R	A	T	U	L	
N	F	R	N	O	E	R	I		
A	L	E	M	I	O	A	N		
T	E	A	B	A	S	N	A		
E	X	P	L	O	R	A	T	O	R
M	I	T	U	M	B	A	O		
A	B	R	E	V	I	E	R	E	
L	S	E	E	L	A	N	D		
V	E	N	E	T	I	A	E	A	

PROBLEMA III-a

N—A—V—A—L

PROBLEMA IV-a.

Civile: 1) Anemona. 2) Remorca. 3) Isobata. 4) Masseno. 5) Almanza. 6) Rezerva. 7) Islanda. 8) Nereida.

Roata cărnei. 1-2) Naiade. 2-3) Engels. 3-4) Scylla. 4-5) Astral. 5-6) Lebede. 7-8) Sibile. 7-8) Sirene. 8-1) Etalon.

Capetele cavilelor: Marinari.

CONCURSUL DE JOCURI.

Din deslegătorii problemelor noastre, următoarele persoane vor putea concura la premii:

V. Stoianowsky, Sublt. Bondarenco, Locot. Bordenache, D-ra Laetitia Ignat, D-na Sofia Hristu, Constanța; Ionel Lecca, R.-Vâlcea; V. Popocivi, D-ra Eugenia Ionescu, Const. Dumitriu și Gh. Voinea.

Problema VI Cuvinte încrucișate

de TIMONIER

1	17	19	21	23	24		28	30	32
2							3		
4			5	U	T	26	1		
		6						7	
		8							
9	18							10	33
11			12				29		
13		20					14	31	
15			22		25	27			
16									

Orizontal. 1) Cunoscut amiral. 2) Unii fac paradă de ea. 3) Instrument popular. 4) Desacord. 5) Păreri adunate. 6) Ce ești tu? 7) Din condițional. 8) Plictis. 9) Din dreptul internațional maritim. 10) Inversu unui răspuns. 11) Jumătate de nume. 12) verb pers. III pl. 13) Pronume. 14) Apă. 15) În legătură cu 16 orizontal. 16) În legătură cu șeful unui stat.

Vertical. 1) Comandantul unei celebre nave. 6) Prima parte dintr'un nume de strămoș. 17) Nume (autor didactic). 18) Admirabilă denumire biblică. 19) Numărul. 20) Inițialele unei societăți. 21) Cu anumite prețuri. 22) Sigur. 23) Forțază câteodată la căsătorie. 24) Numele unui chiurasat de 30.000 tone. 25) Tir ne-complect. 26) Zis în glumă în față și serios în spate. 27) Două litere din act. 28) Individ. 29) Sentiment recomandabil. 30) O plajă. 31) Arbore (invers). 32) Apare și înjură pe altul. 33) Una din amantele lui Jupiter.

Poșta Jocurilor

C. Ilescu. — Jocul e binișor fără să fie perfect, și asta numai că ai ținut să ai neapărat o cruce în mijloc. Ia-i pus cruce!

O fetiță. — Fetișo dragă, te sfătuiesc să te ocupi de gramatică și botanică mai bine decât te-ai chinui să faci „mots croisés”. Las-o pe mai târziu, că ai timp.

Edison. — Să nu mai încerci una ca asta că se supără Edison din mormânt.

Timonier

ROMANIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ

C U P O N

de jocuri No. 4

ASOCIAȚIA „PRIETENII MĂRII”, O. C. T.

Recunoscută persoană juridică
FONDATĂ ÎN 1927

Scopul asociației: De a propaga și răspândi ideea de educație fizică și sporturi prin viața în aer liber, organizând: tabere de vară, colonii școlare model, excursiuni maritime și fluviale în țară și străinătate, întreceri și concursuri sportive și nautice, — conferințe, etc.

Pentru împlinirea acestui program ce și-a propus, Asociația a organizat o **Tabără de Vară** unde prin viața în aer liber vor duce un trai de plină sănătate, lipsit de rigorile convenționalismului, toți cei ce au nevoie de odihnă. — Asociația înțelege să facă și operă de asistență socială, dând posibilitatea și celor cu mijloace mai modeste să se bucure de binefacerile băilor de nămol și băilor de mare.

Așezarea taberii: — În stațiunea Techirghiol-Eforie la 80 metri de malul mării și la 200 metri de soseaua Constanța-Mangalia. — Distanțele relativ mici, până la Sanatoriul Eforiei, Grand Hotel și lac, oferă posibilitatea celor ce au nevoie să facă băi calde sau reci de nămol. Stația de cale ferată este în imediata apropiere a taberii.

Deschisă dela 15 Iunie până la 15 Septembrie a.c.: în trei serii a 15 și 30 zile, pentru toți amatorii, (doamne, domni și familii) — intelectuali și profesioniști, cari doresc a-și reface sănătatea și



Taxele de întreținere în „TABĂRA DE VARĂ” — O. C. T.

Seri	DURATA	zile prezente	Cotizația de persoană			
			In cort de:	Lei	In camere de:	Lei
I	15 Iunie — 15 Sept.	30	4 locuri	3.500.—	4 locuri	4.300.—
II			3 "	—	3 "	4.600.—
III			2 "	4.200.—	2 "	4.900.—
IV			1 "	4.900.—	1 "	5.500.—

Colonii „studențești” și „școlare” — în corturi de 10—20 locuri

Seri	DURATA	zile prezente	Cotizația de persoană		
			Curs inferior 10—14 ani	Curs superior 14—18 ani	Studente, Studenți
I-II-III	15 Iunie — 15 Sept.	30	Lei 2.600.—	Lei 2.800.—	Lei 3.000.—

reînprospăta forțele, petrecând în condițiuni extrem de avantajoase și bune, o lună de concediu — pe Riviera Mării Negre, la Techirghiol-Eforie, — în Tabăra de vară „Prietenii Mării”, unde vor găsi:

Băi de mare, — Băi de nămol și Plaje, curată și ferită de centrele aglomerate și contagioase — precum și o îngrijire excepțională, cu un confort civilizat. **Locuință-corturi,** tip „Canadian” cu acoperișul dublu, împotriva soarelui și pardosit cu scoarțe de papură, de 1, 2, 4, sau 10 locuri, luminate electric și având confortul necesar (pat, saltea, noptieră, lavoar, masă, scaune, lampă electrică, etc.)

Foto Veia

Masă, bună și îmbelșugată servită de 3 ori pe zi (compusă din trei feluri de mâncare, pregătită de maeștri bucătari sub supravegherea medicului. **Apă potabilă** și din belșug.

Facultativ: Program de educație fizică, gimnastica suedeză, teren și materiale de sport, curs de înot, canotaj, etc.; — **obligatoriu** pentru colonii școlare.

Serviciu medical propriu și modern, condus de medici specialiști. **Buget, Cazinou, Popotă, Radio, Distracții, Bibliotecă, Excursii.**

Condițiuni de înscriere. Numărul lo-

curilor fiind limitat, doritorii sunt invitați a reține locuri cât mai devreme. În caz de completare a locurilor sumele primite se vor rambursa imediat.

Se admit înscrieri și pe 10, 15 și 20 de zile în orice serie



Eforie — Plaja „Prietenii Mării”



Aparatul și serviciul medical O. C. T.



Lacul Techirghiol — Lecții de înot

numai dacă vor fi locuri libere — Inscrierea se face la sediul O. C. T. arătând: seria, în cort sau cameră — de 1, 2, 3 sau 4 locuri și pentru câte persoane, se va arăta deasemenea adresa și profesiunea.

Această înscriere este valabilă, numai în următoarele condițiuni:

a) Depunerea la casieria O. C. T. a acontului de 50% din cotizația respectivă cu cel puțin 20 de zile înainte de începerea fiecărei serii.

b) Achitarea restului de 50% la prezentarea în tabără.

c) Admiterea în tabără se face sub rezerva examenului medical O. C. T.

Aviz general: Nu vor putea fi admiși în tabără acei pe cari medicul îi va socoti că viața de tabără le este dăunătoare sau cari ar primejdi sănătatea celorlalți.

Inscrierile nu se pot face, decât în limita datelor fixate pentru fiecare serie. Nu se admite început și sfârșit de ședere în tabără la alte date decât cele specificate la înscriere.

Nu se restituie nici o sumă, acelor cari nu mai pot veni sau sosesc mai târziu de datele fixate, sau pleacă mai din vreme, ori care ar fi motivele.

Transportul dus și întors privește pe fiecare participant. Stația de cale ferată cea mai apropiată este Eforia.

Fiecare participant va trebui să aducă cu sine: o pernă, o plapomă sau pătură mai groasă, costum de baie și sport, rufărie pentru pat și facultativ orice instrumente muzicale. Nu aduceți bagaj mai mult ca un geamantan.

Nerespectarea dispozițiilor luate de Direcțiunea taberilor, atrag drept consecință, invitațiunea de a părăsi tabăra.



Sport — Văla în aer liber — Turism Foto Vera



Foto Vera

TEKIRGHIOL-EFORIE

Istoric — Numele localității se trage de la un turc Techir și de la cuvântul „ghiol” care înseamnă lac.

Ceea ce atrage la Tekir-Ghiol, este în primul rând lacul și apoi marea. Atât apa lacului cât și mai cu seamă nămolul după fundul său, sunt foarte bogate în minerale, ceea ce face ca Techirghioul să se clasifice printre importante stațiuni cloro-bromo-iodice. Băile de nămol reci sau calde se recomandă pentru boli: scrofuloase ori tuberculoase (afară de tuberculoză pulmonară) reumatism, boli de femei, anemie, limfatism, rachitism, etc.

Nămolul conține în el tot ce e pe lume. Are miros de ouă clocite și este de origine vegetală, animală și minerală. Se prezintă ca o alifie preparată de un bun farmacist și are însușiri medicamentoase.

Eforia este cea mai renumită localitate balneară și climaterică din sud-estul Europei. Fînd situată pe aceeași latitudine cu Nissa, ceea ce justifică climatul său plăcut. Malurile Eforiei sunt formate de o plajă care se întinde pe o distanță de aproape 6 kilometri. Deschisă spre răsărit plaja „Prietenii Mării” primește din dimineață lumina soarelui când razele ultra-violete sunt mai abundente și mai active mai ales când ele se refrâng din apa mării, cum este cazul la Eforie.

Cura maritimă dă rezultate admirabile pentru anemici, rachitici, tuberculozele osoase, tulburările periodice, convalescențele, bolile de nervi etc.

Climatul la Eforie este statornic. Deși soarele dogorește cu putere, totuși căldura nu este insuportabilă. Aceasta se datorește evaporatiunilor din mare care trimite o briză răcoasă spre uscat. Căldura atinge maximum de 23—28 grade numai între orele 13—17. Presiunea barometrică este de 758—763 mil.

Rugăm a se trimite cererile de înscriere precum și orice altă corespondență relativ la tabără anexând și mărci pentru răspuns, la sediul O. C. T.



Promenada — Eforia — Bulevardul Foto Vera

Voiți Sănătate Odihnă și Reconfortare?



Mergeți
Vara
cel puțin
o lună de zile
la
Techirghiol-Eforie
în
**TABĂRA
DE VARĂ**
a Asociației

„**PRIETENII MĂRII**”
OFICIU DE
Camping = Sport și = Turism
O. C. T.

unde veți găsi tot cu cheltuială puțină
și în condițiuni admirabile și avantajoase
Asociația și Tabăra sunt oficial recunoscute și recomandate de Min. Sănătății și Instrucțiunii Publice

Sediul central:
BUCUREȘTI I. Calea Victoriei No. 52
(Pasajul English) Telefon 331/18

CERCETĂȘIA MARINĂ

CIRCULARA

No. 525 din 9 Martie 1932

În cadrul Jamboreei naționale dela Sibiu — din cursul lunii Iulie 1932, unitățile de cercetași marinari vor putea lua parte conform condițiilor generale urmând a se pregăti pentru a concura în probele arătate mai jos.

Tot cu această ocazie se va face selecția grupărilor și comandanților ce ar urma să ia parte ca reprezentanți la Jamboreea internațională a cercetașilor marinari ce va avea loc în Polonia, luna August 1932.

Se recomandă unităților o cât mai bună pregătire pentru a putea răspunde condițiilor concursurilor ambelor Jamboree pe care le arătăm detaliat.

PROGRAMUL CONCURSURILOR CERCETAȘILOR MARINARI (Iulie 1932, Sibiu)

Concursurile vor fi organizate pe :

- armamente de lotcă (3 cercetași),
- armamente de balenieră (6 cercetași),
- echipaje și
- individuale.

Concursurile cuprind :

1. Probe la cari vor lua parte grupările de mai sus, fără șef. Fiecare cercetaș din grupare va trage la sorț una din următoarele probe : a) Salvarea unei persoane dela înec. b) Salvarea în general cu colac și centură. c) Lansarea bandulei, colacului și sondei. d) Facerea nodurilor.

Gruparea care va avea câștigate mai multe puncte, va fi declarată învingătoare.

Materialele probelor va fi pus la dispoziție de Comandament, sau adus de unitățile ce-l posedă.

2. *Stafetă în bărci* (cu obstacole) 500 metri.

Vor lua parte echipajele pe ambarcațiuni tip — de 3 cercetași (2 la rame și un șef la cârmă). Două ambarcațiuni pentru fiecare echipaj.

Primul echipaj ajuns va fi declarat învingător.

3. *Concurs de ambarcațiuni fără rame* 100 metri.

Grupări de 4 cercetași într-o barcă, vor da viteză bărcii cu mâinile fără rame și fără cârmă.

4. *Concurs de ambarcațiuni uniformizate.*

Vor lua parte grupări din echipaje. Cu material improvizat se va căuta a construi o ambarcațiune care să plutească.

Cercetașii vor trebui să folosească aceste ambarcațiuni improvizate pentru o trecere de apă.

5. *Innot cu obstacole* 200 metri.

Vor concura grupări de câte trei cercetași innot liber.

Se vor clasa grupările ce ajung complete în ordinea sosirii.

6. *Innot de viteză* 100 metri stil liber.

Concurs individual.

7. *Trageri cu frânghia.*

Două ambarcațiuni cu număr egal de cercetași (3 și 6 cercetași). Pot lua parte mai multe grupări din fiecare echipaj.

8. *Vânătoarea Balenei.*

Ambarcațiuni de trei cercetași (2 la rame și unul la cârmă) și un vânător, ce va trebui să-și aducă un harpon cu frânghie de cel puțin 15 metri.

Balena (din lemn) va fi remorcată cu viteză. Ambarcațiunile prin cârmaci vor căuta a o ajunge și vânătorul să înfigă harponul.

9. *Rățele*, concurs individual de innot și agilitate. Cine prinde rața ?

10. *Purcelul și surprizele la scundă.*

Concurs individual de echilibru în agilitate pe o grindă alunecoasă. Cine ia purcelul sau surpriza ?

11. *Lupta cu saci pe scundă.*

Concurs individual, echilibru și forță. Cine rămâne călare

fără să cadă în apă, doborând pe adversar prin lovituri cu un sac ?

12. *Stafeta innot, 200 metri.*

6 cercetași din fiecare echipaj, innot liber.

13. *Concurs de aranjamentul taberei și al vaselor.*

Cel mai frumos aranjament marinăresc. Cea mai frumoasă ambarcațiune, trăgând la rame.

14. *Concurs de semnalizare cu pavilioanele și Morse.*

3 cercetași de echipaj. Cine transmite și recepționează mai repede și mai precis ?

OBSERVAȚIUNI GENERALE

Ambarcațiunile vor fi uniforme, puse la dispoziție de Comandament pe lacul din Dumbrava Sibiului sau aduse de concurenți.

Toți cercetașii ce iau parte la concursuri vor trebui să aibă costum de baie cât mai uniform posibil.

Sunt excluși marinarii de profesie.

În urma acestor concursuri, Comandamentul Mării Legiuni va selecționa pe acei cercetași și comandanți ce vor reprezenta cercetășia marină la Jamboreea internațională a Cercetașilor Marinari din Polonia.

Jamboreea în Polonia va fi în August 1932.

Ea va consta din :

- câmp comun,
- concursuri și vizite în Polonia.

Câmpul va fi la 6 km. în sudul orașului Kosciierzyna în Pomerania pe malul lacului Garczynskie.

Jamboreea va dura, inclusiv excursiile dela 6—20 August 1932. O cale ferată duce până la câmpul Jamboreei.

Participanții vor putea veni cu corturile și ambarcațiunile proprii. Cei lipsiți de corturi vor putea fi găzduiți dacă vor anunța la timp Comitetul de organizare Polonez. Bucătăria va fi comună.

Costul inclusiv excursiile la Poznan, Torm, Gydna, Warszawa, Krakov, Wieliczka, Katowice și la centrul de instrucție din Bucze (Silezia) va fi de circa : Zl. 1500 — adică 286 Fr. francezi sau 1900—2000 lei.

Pe calea ferată poloneză grupările de cel puțin 10 cercetași vor avea 50% reducere.

PROGRAMUL CONCURSURILOR

Concursurile vor fi organizate în două grupe :

1. Grupe de cercetași mai tineri (16—18 ani) ;
2. Grupe de cercetași mai mari de 18 ani.

Concursurile cuprind :

1. Concurs individual la care iau parte patru de 8 cercetași fără șef. Fiecare cercetaș va trage la sorț una din următoarele probe : a) Salvarea unei persoane dela înec. b) Salvarea. c) Lansarea colacului și a corzei de salvare. d) Noduri. e) Repararea unei ambarcațiuni sau unei rame. f) Repararea velor. g) Sărituri. h) Navigarea cu barca.

2. *Rampajul cu obstacole.*

3. *Innot cu obstacole.*

4. *Semnalizări.*

5. *Navigația cu vele.*

6. *Navigația la compas 12 ore (excursie).*

7. *Tragera cu frânghia cu bărcuțe.*

8. *Concurs de bivouac și reguli marinărești.*

9. *Concurs de jocuri marinărești.*

Echipajele românești ce cred că vor putea lua parte, se pot pregăti în acest cadru, urmând a fi selecționate la Sibiu.

Comandamentul prin Biroul Cercetășiei Marine, va da toate detaliile necesare ori de câte ori se vor cere.

SANĂTATE

Directorul Cercetășiei,

Lt.-Col. A. SIMBOTEANU

Șeful Biroului Cercetașilor Marinari

Lt.-Com. L. MIRCEA

